



BMW ActiveHybrid X6

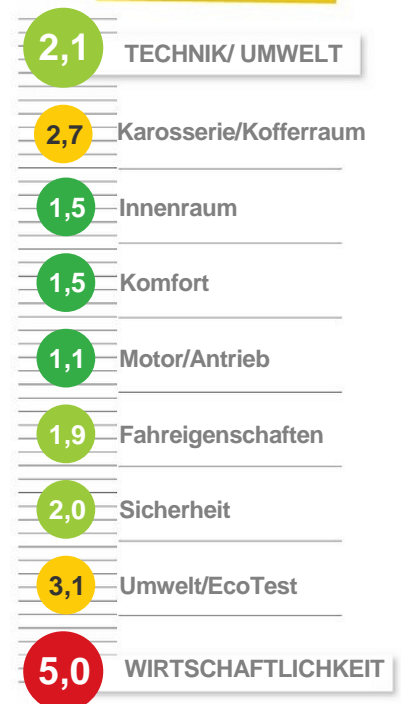
Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse
(357 kW / 485 PS)

Der ActiveHybrid X6 von BMW ist der erste Vollhybrid der Marke. Der aus dem X6 50i bekannte V8-Motor mit doppelter Turboaufladung wird dabei von zwei Elektromotoren unterstützt. Die maximale Systemleistung beträgt 485 PS, dabei wird ein gewaltiges Drehmoment von bis zu 780 Nm auf den Allradantrieb gestemmt. Durch Rekuperation werden die Nickel-Metall-Hydrid-Batterien beim Bremsen oder im Schiebetrieb aufgeladen. Das Fahrzeug kann bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h rein elektrisch gefahren werden. Das wirkt sich positiv auf den Stadtverbrauch aus. Trotzdem kann das hoch motorisierte Fahrzeug mit einem Gewicht von knapp 2,6 t nicht als sparsam bezeichnet werden. Mit einem CO₂-Ausstoß von 270 g/km werden nur drei Sterne im EcoTest erreicht. Ein sparsamerer Diesel wie der X6 35d unterbietet den Hybrid beim CO₂-Ausstoß und kostet deutlich weniger. Man kann aber gespannt sein, wann BMW den Hybrid in einem sinnvollerem Fahrzeug zum Einsatz bringt. **Karosserievarianten:** keine
Konkurrenten: Lexus RX 450h, Porsche Cayenne S Hybrid, VW Touareg V6 TSI Hybrid

- +** sehr gute Verarbeitung, vorne viel Platz, kräftige Heizung, sichere Fahreigenschaften, hervorragende Fahrleistungen
- unübersichtliche Karosserie, schlechter Zustieg, hoher Verbrauch, sehr teuer



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Der BMW ActiveHybrid X6 ist perfekt verarbeitet, das gilt für die hochwertige Karosserie, teilweise aus Kunststoff und Aluminium gefertigt. Aber auch das Interieur ist bis ins Detail sehr edel verarbeitet, Zierleisten und Verkleidungen aus geschliffenem Aluminium verleihen dem Innenraum eine edel-sportliche Note. Der Unterboden ist völlig glattflächig, der Motorraum gekapselt, das sorgt für optimale Aerodynamik und reduziert Motorgeräusche nach außen. Auf dem Dach können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden, optional auch auf einer Dachreling (nicht im Testwagen). Die Anhängelast beim ActiveHybrid beträgt 2.000 kg (normaler X6 3.500 kg). Die maximale Zuladung fällt für einen Viersitzer mit 450 kg großzügig aus. Der X6 ist serienmäßig mit Runflat- Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann, allerdings nur eine begrenzte Mobilität gewährleistet ist.

⊖ Ein Reserverad ist nicht lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Es ist kein Wagenheber an Bord. Die untere Karosseriekante ist zwar ringsum mit einer dünnen, schwarzen Kunststoffschutzleiste umgeben, ein wirklicher Schutz gegen kleine Parkrempler geht aber nicht davon aus. Die Türen sind völlig ungeschützt. Die Tankklappe ist zwar in die Zentralverriegelung mit einbezogen, allerdings muss man zusätzlich erst einmal einen Knopf im Fahrzeuginnenraum betätigen, um die Tankklappe zu öffnen.

Sicht

⊕ Der BMW X6 ist als Hybrid-Version mit einigen Systemen zur Sichtverbesserung ausgestattet. So sind Xenonscheinwerfer serienmäßig an Bord, optional auch in Kombination mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht. In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent, welcher verkehrabhängig das Fernlicht ein- und ausschaltet und den Fahrer somit entlastet. Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet. Parksensoren für vorne und hinten sind ebenso serienmäßig an Bord, wie eine Heckkamera und zwei Kameras in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können.

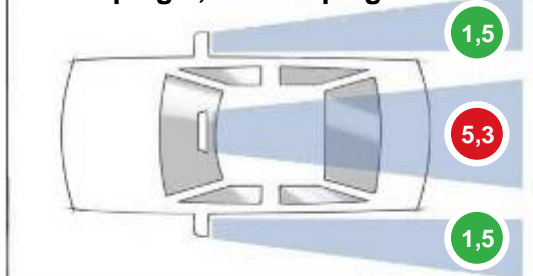


Trotz der erhöhten Sitzposition ist der X6 äußerst unübersichtlich.

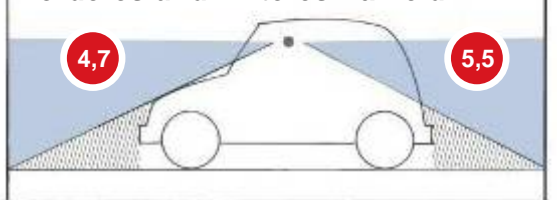
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Kameras erzeugen ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben und den umliegenden Bereich. Auch wenn die Bird-View Ansicht im Alltagsbetrieb recht wenig bringt, interessant ist diese Technik allemal. Die großen Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel bietet zwar nur ein mäßiges Blickfeld nach hinten, blendet aber wie auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von nachfolgenden Fahrzeugen automatisch ab.

➖ Aufgrund der gegenüber Limousinen etwas höheren Sitzposition hat man einen etwas besseren Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Jedoch ist die Karosserie extrem unübersichtlich, besonders nach hinten sieht man aufgrund der sehr hoch angesetzten Heckscheibe praktisch nichts. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind nicht zu sehen, BMW tut gut daran die Rückfahrkamera beim ActiveHybrid serienmäßig zu verbauen. Auch bei der Rundumsichtmessung schneidet der X6 schlecht ab. Vor allem nach hinten und nach schräg hinten wird die Sicht stark eingeschränkt. Die vorderen A-Säulen fallen dagegen noch recht schmal aus.

3,3 Ein-/Ausstieg

➕ Das schlüssellose Komfortzugangssystem ermöglicht den Zugang zum Fahrzeug durch einfaches Mitführen des Schlüssels; gestartet wird per Knopfdruck. Die Türaufhalter sind stark genug ausgelegt, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten.

➖ Das Ein- und Aussteigen ist nicht die Stärke des BMW X6. Vorne treten der hohe Türschweller, der große Abstand vom Sitz zur Schwelleraußenkante sowie das flach verlaufende Dach negativ in Erscheinung. Hinten ist es noch schlimmer. Insbesondere beim Aussteigen muss man regelrecht vom Wagen herabklettern. Der Sitz liegt weit innen und der vorstehende Radkasten stört zusätzlich. An dem noch flacher als vorne verlaufenden Dach stößt man sich leicht den Kopf. Es fehlen Haltegriffe am Dach, die das Aussteigen erleichtern könnten.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum hat ein für die Klasse durchschnittliches Volumen. Es beträgt im normalen Zustand 405 Liter und kann durch Umklappen der Rücksitzlehnen auf 740 Liter erweitert werden (gemessen bis zur Fensterunterkante). Wegen der sehr flach verlaufenden Heckpartie können sperrige Gegenstände nur bedingt transportiert werden. Der Kofferraum ist gegenüber der normalen Version des X6 nicht eingeschränkt, da die Batterien der Hybrid-Version platzsparend unter dem Kofferraumboden platziert sind.



Mit nur 405 l Volumen bietet der Kofferraum des X6 weniger Platz für das Gepäck als der kleinere BMW X3.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen. Dabei kann die Öffnungsweite der Heckklappe in fünf Stufen über das iDrive eingestellt werden. Dies soll vermeiden, dass die Klappe oben an der Decke (Garage etc.) anstößt, was wegen der enormen Höhe sonst leicht passieren könnte. Das Format des Kofferraums ist praktisch, allerdings ist er sehr tief und da das Niveau sehr weit oben liegt, ist es schwierig Gegenstände, die weit vorne liegen, noch zu erreichen.

➖ Die Ladekante liegt auf 88 cm Höhe vom Boden aus. Das ist sehr hoch, daher ist es mühsam, schwere Dinge (Getränkkekisten etc.) einzuladen.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich einfach und ohne großen Kraftaufwand nach vorne umlegen, dabei entsteht ein ebener Ladeboden. Für lose Gegenstände gibt es im ActiveHybrid lediglich rechts ein kleines Ablagefach. Unter der Bodenplatte des Kofferraums sind die Batterien untergebracht, daher musste der im normalen X6 vorhandene Stauraum hier geopfert werden.

1,5 INNENRAUM

0,7 Bedienung

Viele Fahrzeugfunktionen werden über das iDrive-System angesteuert. Das benötigt eine gewisse Eingewöhnung und lenkt während der Fahrt vom Verkehr ab, auch wenn es in sich überwiegend logisch und übersichtlich aufgebaut ist.

⊕ Fast alle Bedienelemente des BMW X6 sind vorbildlich angeordnet die Bedienkonzepte einwandfrei gelöst. Lenkrad und Sitze sind elektrisch einstellbar und mit der Memory-Funktion verknüpft. Der Scheibenwischer wird über einen Regensensor gesteuert, das Fahr- und sogar das Fernlicht (Aufpreis) werden auf Wunsch automatisch ein- und ausgeschaltet. Die Instrumente sind übersichtlich gegliedert und klar gestaltet, die Ablesbarkeit ist sehr gut. Um den Fahrer

weniger vom Verkehr abzulenken, informiert ein Head-up-Display (Aufpreis) über die Geschwindigkeit und zahlreiche weitere Details, wie Navigation und Tempomat. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind gut angeordnet und einfach in der Handhabung. Für alle vier Mitfahrer gibt es Leseleuchten am Dach, auch ist das Angebot an sinnvollen Ablagen vorne und hinten groß, teils sind diese verschlossen oder können abgedeckt werden. Insgesamt ist die Ergonomie im BMW X6 sehr gut. Das Navigationssystem (Aufpreis) ist einfach in der Handhabung (mittels iDrive), könnte aber etwas weniger träge bei der Zieleingabe sein. Die Betriebszustände werden sowohl im Instrumentenkombi als auch im großen Navigationsbildschirm angezeigt. Unterhalb des Drehzahlmessers findet man den Ladezustand der Batterien und eine Anzeige, welche die momentane Leistungsaufnahme im elektrischen Fahrbetrieb anzeigt und somit eine gezielte Steuerung des Gaspedals ermöglicht, um im Elektromodus zu verbleiben.

⊖ Das Handschuhfach ist etwas klein geraten. Es fehlt eine Kontrollleuchte für das Abblendlicht. So weiß man bei aktiver Fahrlichtautomatik nie, ob das Licht nun eingeschaltet ist, oder nicht.



Bedienung und Verarbeitung genügen beim X6 auch höchsten Ansprüchen.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne finden Personen bis 1,90 m Größe ausreichend Platz, bei größeren Leuten wird es eng mit den Beinen. Wegen der enormen Innenbreite wird das Raumgefühl subjektiv als sehr angenehm empfunden.

3,3 Raumangebot hinten*

Hinten ist der riesige BMW X6 wahrlich kein Raumwunder. Obgleich die Kniefreiheit auch für größere Personen ausreicht, stoßen Mitfahrer bereits ab 1,85 m Größe mit dem Kopf am Dach an. Die flach verlaufende Dachlinie und die relativ weit nach innen ragenden Dachholme bewirken ein eher beengendes Raumgefühl auf den hinteren Sitzen.

– Der Wagen ist ein reiner Viersitzer, in der Mitte gibt es Staufächer, dort kann und darf niemand sitzen.



Auf den hinteren Sitzplätzen wird ein beengtes Raumgefühl vermittelt. Personen bis 1,85 m Körpergröße können ausreichend Kniefreiheit genießen.

1,5 KOMFORT

2,1 Federung

+ Der BMW ActiveHybrid X6 besitzt an der Hinterachse serienmäßig eine Luftfederung, die auch als Niveauregulierung fungiert. Die Seitenneigung hält sich auch bei schnell durchfahrenen Kurven in Grenzen. Das Fahrwerk ist tendenziell straff ausgelegt, was man speziell beim Überfahren von Kanaldeckel oder Einzelhindernissen spürt. Stöße dringen dann recht stark bis zu den Insassen durch. Lange Bodenwellen werden dagegen souverän abgefedert. Aufgrund der üppig dimensionierten Fahrbereifung ist eine leichte Stuckerneigung vorhanden - die hohen ungefederten Massen können nicht komplett kaschiert werden. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich die Dämpfercharakteristik dank Niveaueausgleich an der Hinterachse kaum.

– Das bei den normalen X6 Modellen gegen Aufpreis lieferbare Adaptive Drive (dynamischer Wankausgleich, elektronische Dämpfer Control) ist bei der Hybrid-Variante nicht erhältlich.

1,2 Sitze

+ Die im ActiveHybrid serienmäßigen Komfortsitze lassen sich individuell für jeden Fahrertyp einstellen. Beide vorderen Sitze sind vielfach elektrisch einstellbar, die Einstellungen lassen sich individuell abspeichern (Memory-Funktion). Dabei können auch Länge und Neigung der Sitzfläche, sowie Position und Intensität der Lendenwirbelstütze optimal den Bedürfnissen angepasst werden. Die vorderen Sitze bieten erstklassigen Sitzkomfort, sie sind straff und dennoch bequem gepolstert und bieten den Insassen eine sehr gute Körperunterstützung. Hinten sind die Sitze auch gut konturiert, allerdings liegen sie zu nah am Boden, so dass die Insassen in einer weniger bequemen Hockhaltung sitzen.

– Die mit feinem Nappa-Leder überzogenen Sitze sind nicht perforiert und dadurch wenig atmungsaktiv. Gegen Aufpreis ist aber eine gut funktionierende Sitzlüftung für die Vordersitze lieferbar.

1,5 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Selbst bei Autobahntempo halten sich Windgeräusche in Grenzen. Der Vollhybrid kann bis zu 60 km/h rein elektrisch angetrieben werden (im Schubtrieb bis 65 km/h), dadurch lässt sich der X6 bei niedrigen Geschwindigkeiten fast geräuschlos fahren. Aber auch wenn man etwas stärker beschleunigt, wird der mit einem V8-Motor ausgestattete X6 nicht unangenehm laut, der typische V8-Klang dringt dann sonor aber nicht störend bis in den Innenraum.

1,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung ist sehr kräftig und sorgt vorne wie hinten in kürzester Zeit für sehr angenehme Temperaturen. Diese können vorne und hinten jeweils links und rechts separat eingestellt werden (hinten gegen Aufpreis). So lässt sich das Klima aller Reisenden im Fahrzeug individuell anpassen. Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt auch bei heißer Witterung für rasche Abkühlung. Ein Luftgütesensor schaltet automatisch auf Umluftbetrieb, wenn die Qualität der Außenluft schlechter wird. Ein Aktivkohlefilter ist serienmäßig an Bord.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Das Antriebssystem im ActiveHybrid X6 besteht aus einem doppelt aufgeladenen V8-Motor, welcher 300 kW / 407 PS leistet. Zusätzlich sind zwei Elektromotoren an Bord welche 67 kW bzw. 63 kW erzeugen. Bei ausreichend geladener Batterie beträgt die maximal abrufbare Systemleistung stolze 357 kW / 485 PS. Dabei werden maximal 780 Nm Drehmoment auf alle vier Räder abgegeben. Das sorgt für imposante Fahrleistungen. Laut BMW beträgt die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gerade mal 5,6 Sekunden. Das knapp 2,6 t schwere SUV erreicht damit Sportwagenwerte. Bei der ADAC-Messung des Überholvorgangs von 60 km/h auf 100 km/h vergehen nur drei Sekunden, in weiteren 4,5 Sekunden ist das Fahrzeug bereits bei 140 km/h angelangt. Bei 236 km/h ist das Fahrzeug elektronisch abgeregelt, gegen Aufpreis ist auch ein Sportpaket lieferbar, die Abregelgeschwindigkeit ist dann auf 250 km/h angehoben. Der Hybrid rekuperiert bei Bremsungen bis ca. 0,3 g (Komfortbremsung) die Bremsenergie, welche in der Nickel-Metall-Hydrid-Hochleistungsbatterie (NiMH) gespeichert wird. Die maximale Speicherkapazität beträgt 2,4 kWh, effektiv nutzbar sind aber nur 1,4 kWh, dadurch wird die Lebensdauer der Akkus verlängert. Mit voll geladener Batterie ist für maximal drei Sekunden die zusätzliche Leistung von 53 kW abrufbar.

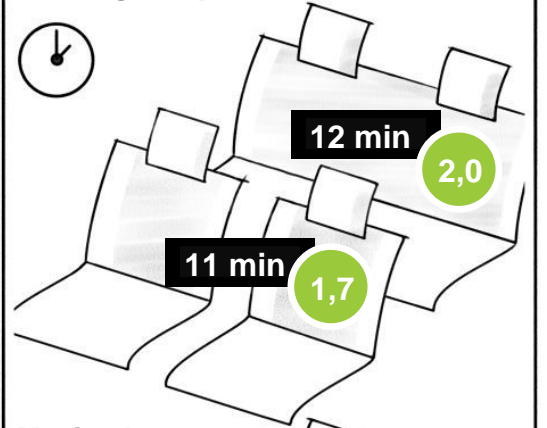
1,0 Laufkultur

⊕ Der 4,4 l große V8 mit doppelter Turboaufladung zeigt eine hervorragende Laufkultur, weder Vibrationen noch störende Brummfrequenzen belasten die Insassen.

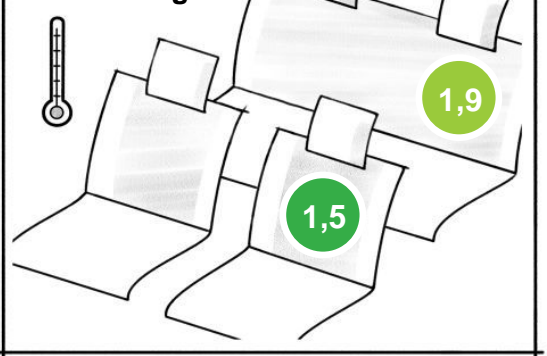
1,5 Schaltung

⊕ Das bei BMW genannte Two-Mode-Aktivgetriebe wurde speziell für den Hybrid entwickelt. Durch die zwei im Getriebe integrierten Elektromotoren stehen zwei Betriebsarten zur Wahl. Ein Modus steht für das Anfahren und niedrige Fahrgeschwindigkeiten zur Verfügung, der andere für höhere Geschwindigkeiten.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Das Getriebe basiert zwar auf dem Prinzip eines stufenlosen Automatikgetriebe (CVT-Getriebe), die insgesamt drei Planetensätze und vier Lamellenkupplungen bilden aber das Prinzip eines Siebengang-Automatikgetriebe ab. Die Schaltvorgänge werden dabei spontan und ruckfrei vollzogen. Im Detail kommt das im ActiveHybrid verwendete Getriebe aber in Sachen Komfort nicht ganz an die konventionelle Achtgang-Automatik von BMW heran. Über Paddel am Lenkrad können die Schaltstufen auch manuell gewechselt werden.

1,6 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Schaltstufen sind perfekt aufeinander abgestimmt, die Anschlüsse passen. Lediglich die Gesamtübersetzung ist etwas kurz geraten, so dreht der Motor bei Autobahntempo unnötig hoch. Der sehr drehmomentstarke Motor wäre mit einer deutlich längeren Übersetzung im höchsten Gang problemlos zurecht gekommen.

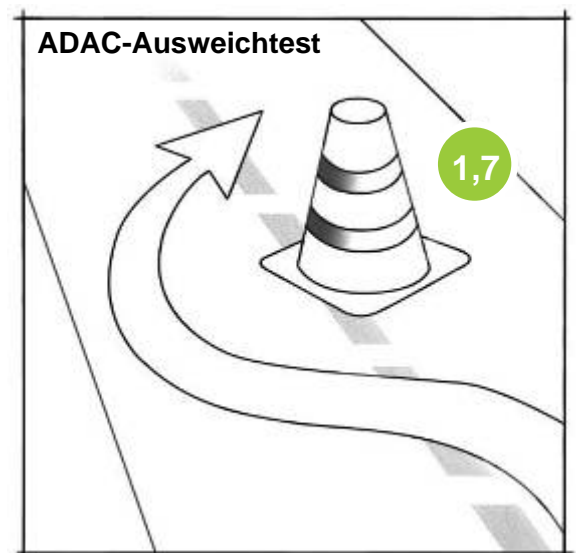
1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der BMW ActiveHybrid X6 besitzt Dank des ausgeklügelten xDrive-Antriebs ein sicheres und agiles Fahrverhalten. Fast wie auf Schienen folgt der Wagen spontan den Lenkbewegungen und zeigt auch in schnelleren Kurven eine sportlich solide Straßenlage, fast ohne Seitenneigung. Leider ist beim Hybrid der dynamische Wankausgleich nicht erhältlich, wodurch das Fahrverhalten etwas schlechter ist als bei den normalen X6 mit Dynamic Drive. Insgesamt wird hier aber auf hohem Niveau gemeckert. Gut schneidet der ActiveHybrid auch beim ADAC-Ausweichtest ab. Das Fahrzeug untersteuert zwar leicht, bleibt aber dank früher und effektiver ESP-Eingriffe immer beherrschbar. Der intelligente Allradantrieb verteilt die Antriebskräfte individuell je nach Fahrsituation auf alle vier Räder. Dadurch sind trotz des enormen Drehmoments des Motors so gut wie keine Traktionsprobleme vorhanden.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ Auch in schnell gefahrenen Kurven verhält sich der X6 kursstabil und weitgehend neutral. Gelangt man an die physikalischen Grenzen, schiebt das Fahrzeug leicht über alle vier Räder, der Grenzbereich liegt dabei auf hohem Niveau und ist dennoch breit genug, um noch reagieren zu können. Der BMW ist dadurch perfekt beherrschbar und wird zudem vom elektronischen Stabilitätssystem DTC unter Kontrolle gehalten. Leider fehlt auch hier der dynamische Wankausgleich und die elektronische Dämpferkontrolle (nicht im ActiveHybrid lieferbar), was für ein noch souveräneres Fahrverhalten sorgen würde.



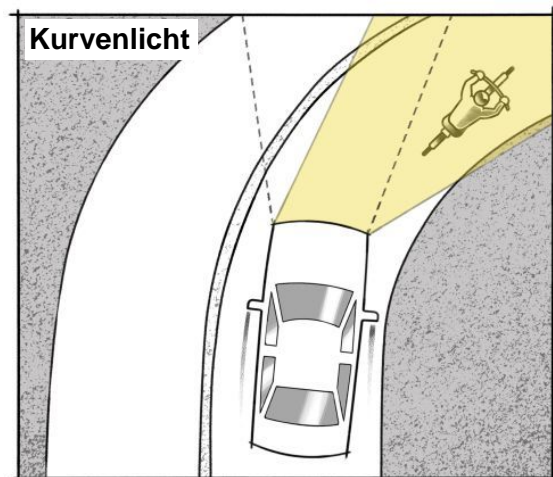
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4 Lenkung*

- + Im ActiveHybrid kommt erstmals bei BMW eine elektrohydraulische Servolenkung zum Einsatz. Die Lenkung spricht sehr gut um die Mittellage an, ohne bei hohen Geschwindigkeiten nervös zu wirken. Das Lenkgefühl und die Zielgenauigkeit sind gut, es wird ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering. Die Aktivlenkung ist beim ActiveHybrid nicht erhältlich, sie ist aber auch nicht unbedingt von Nöten.
- Mit 13 m fällt der Wendekreis allerdings sehr groß aus, selbst für ein Fahrzeug dieser Klasse.

1,7 Bremse

- + Der BMW ActiveHybrid X6 benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand einen Bremsweg von nur 35,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen 275/40R20 vorne und 315/35R20 hinten). Damit hat der Hybrid zwar durchschnittlich einen etwas längeren Bremsweg als z.B. der X6 35d, das Ergebnis fällt aber angesichts des Gewichts von knapp 2,6 t trotzdem hervorragend aus. Der Hybrid rekuperiert bei Bremsungen bis ca. 0,3 g (Komfortbremsung) die Bremsenergie. Das bedeutet, das Fahrzeug wird über einen der beiden Elektromotoren gebremst, der Elektromotor erzeugt dabei im Generatorbetrieb ein elektrisches Bremsmoment. Gerade im Bereich der Komfortbremsung leidet dadurch aber die Dosierbarkeit der Bremse etwas, es fühlt sich immer etwas synthetisch an, wenn man nur leicht bremst. Das Ansprechverhalten bei einer Notbremsung ist dagegen tadellos.

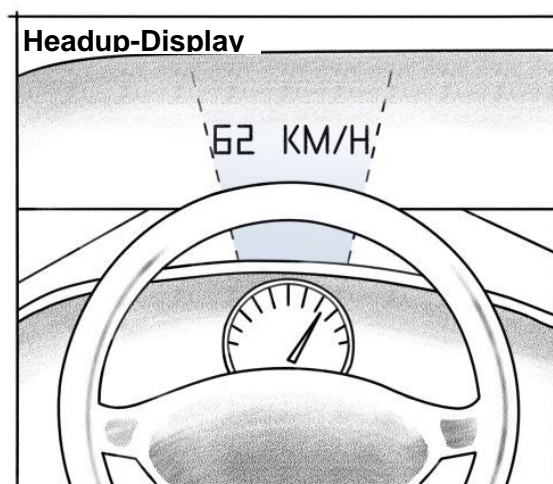


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,0 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der ActiveHybrid X6 ist mit der Stabilitätskontrolle DSC ausgestattet, zudem mit einem elektronischen Bremsassistent. Die Runflat-Bereifung bietet ein Plus an Sicherheit für den Fall einer Reifenpanne während der Fahrt. Serienmäßig ist auch das direkt messende Reifendruckkontrollsystem, welches über Sensoren im Reifen die einzelnen Drücke überwacht. Xenonscheinwerfer (Serie) mit dynamischem Kurvenlicht (Aufpreis) verbessern die Sicht bei Nacht erheblich. Die Bremsleuchten blinken bei einer starken Verzögerung. Dadurch wird dem nachfolgenden Verkehr frühzeitig eine Gefahrensituation signalisiert. Zudem wird nach dem Stillstand des Fahrzeugs automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Das Head-Up-Display projiziert die Geschwindigkeit sowie weitere wichtige Informationen in die Windschutzscheibe und verringert dadurch die Zeiten, in denen der Fahrer den Blick vom Verkehr abwenden muss.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

– Unverständlich: Wichtige Fahrerassistenzsysteme, welche beim normalen X6 erhältlich sind, gibt es beim Hybrid nicht. So ist kein Abstandsregelsystem und kein Spurverlassenswarner erhältlich. Auch die Aktivlenkung ist nicht zu haben.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der X6 besitzt allein schon aufgrund seines hohen Eigengewichts und der soliden Karosserie ein hohes Maß an Insassenschutz. Dieser wird noch verbessert durch Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Die vorderen, aktiven Kopfstützen schützen Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m vor einem Schleudertrauma bei einem Heckaufprall. Vorne werden die Passagiere optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen, hinten fehlt dieses Feature. Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe zwar nur für 1,65 m große Personen, allerdings kann das stark abfallende Dach eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen. An den stabilen Türgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden, um eventuell verklemmte Türen zu öffnen. Der ActiveHybrid X6 besitzt serienmäßig ein automatisches Notrufsystem (im BMW Assist enthalten), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige jährliche Gebühren.

2,3 Kindersicherheit

+ Der X6 eignet sich auf den beiden hinteren Sitzplätzen sehr gut für die sichere und lagestabile Befestigung von Kindersitzen - auch Mittels Isofix mit zusätzlichen Ankerhaken. Auch Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf können sicher montiert werden, kurze und feste Gurtschlösser sorgen für eine leichte Montage und verbessern den Halt. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

– Unverständlich, dass BMW in einem Fahrzeug in diesem Preissegment immer noch Aufpreis für den Deaktivierungsschalter für die Beifahrerairbags verlangt. Da dieser im Testwagen nicht verbaut war, dürfen hier generell keine Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden.

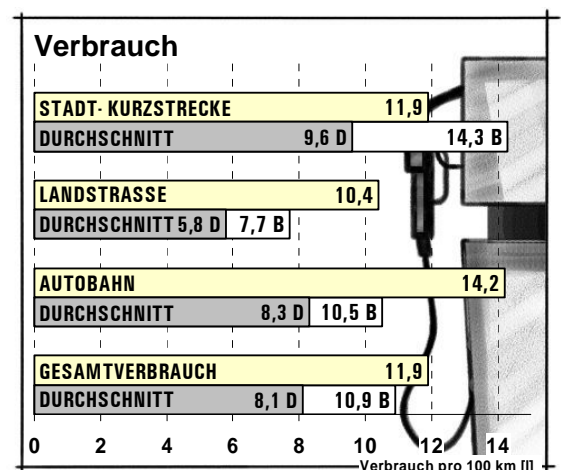
3,5 Fußgängerschutz

Die bullig hohe Frontpartie kann bei Unfällen mit Fußgängern ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

– Trotz der aufwendigen Hybrid-Technologie kann man bei diesem schweren und hoch motorisierten Fahrzeug beim Verbrauch keine Wunder erwarten. Der Stadtverbrauch fällt zwar in Relation gesehen recht niedrig aus (11,9 l/100 km), was das enorme Potential des Vollhybrids im Stadtverkehr aufzeigt, doch als Sparmobil kann man ihn bei Leibe nicht bezeichnen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

So liegt der Landstraßenverbrauch kaum niedriger als der Stadtverbrauch (10,3 l/100 km), der Hybrid kann hier seine Vorteile kaum noch ausspielen, auf der Autobahn steigt der Verbrauch dann laut ADAC-Messung auf 14,2 l/100 km an. Insgesamt erzielt der BMW ActiveHybrid X6 im ADAC-EcoTest einen Durchschnittsverbrauch von 11,9 l pro 100 km. Der CO₂-Ausstoß beträgt 270 g/km. Für mehr als 13 Punkte im Kapitel CO₂ des EcoTest reicht es hier nicht. Insgesamt eine sehr interessante Technologie, welche aber in einem Fahrzeug dieser Art mit einem derartig leistungsstarken Motor fast schon überflüssig scheint. Ein sparsamerer Diesel wie der X6 35d unterbietet den Hybrid beim CO₂-Ausstoß deutlich und kostet die Hälfte. Man kann aber gespannt sein, wann BMW den Hybrid in einem sinnvollerem Fahrzeug zum Einsatz bringt.

1,6 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß fällt zwar noch recht niedrig aus, erstaunlich ist allerdings schon, dass der direkteinspritzende Benziner im Autobahnzyklus einen fast um das Fünffache höheren Rußpartikelausstoß hat, als ein moderner Diesel mit Rußpartikelfilter. Das reicht nur für 44 Punkte im Kapitel Schadstoffe, kein rühmenswertes Ergebnis für einen Benziner. Insgesamt kommt der BMW ActiveHybrid X6 nicht über 57 Punkte beim EcoTest heraus - das reicht nur für drei Sterne.

5,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

⊖ Der hohe Verbrauch und dazu der teure SuperPlus Kraftstoff lassen die Betriebskosten in die Höhe schnellen.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem X6 langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die hohen Arbeitswerte für die Inspektion, teure Werkstattstundenpreise und die Kosten für den Reifenersatz sorgen für eine schlechte Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

0,6 Wertstabilität*

⊕ Prozentual gesehen zum Anschaffungspreis kann dem BMW X6 ActiveHybrid ein hervorragender Restwertverlauf vorhergesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

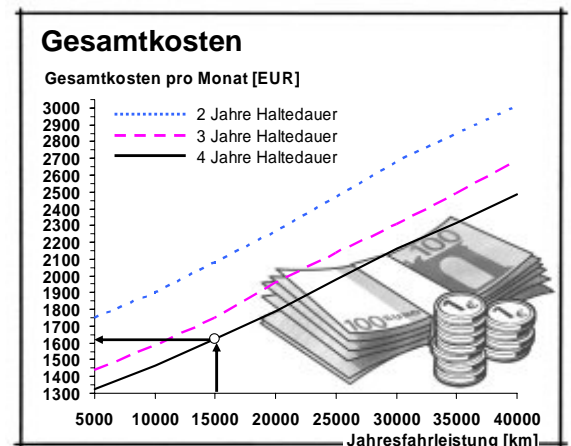
Der BMW ActiveHybrid X6 ist ab 102.900 Euro zu haben. Das Fahrzeug ist dann zwar schon weitgehend komplett ausgestattet, doch über 26.000 Euro Aufpreis gegenüber dem X6 50i mit gleichem Motor aber ohne Hybrid-Technik sind schlichtweg nicht tragbar. Immerhin sind im ActiveHybrid viele Ausstattungsdetails serienmäßig, welche in den anderen Varianten saftigen Aufpreis kosten - um so erstaunlicher, dass BMW bei einem solchen Fahrzeug noch 40 Euro für eine Schalter für die Beifahrerairbagdeaktivierung verlangt.

5,5 Fixkosten*

Die jährlichen Steuern betragen 310 Euro. Der X6 ist durchweg sehr ungünstig bei den Versicherungen eingestuft, was hohe Fixkosten nach sich zieht.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen enorm aus. Der prozentual gesehen noch niedrige Wertverlust des Fahrzeugs wirkt sich in absoluten Zahlen ausgedrückt aufgrund des sehr hohen Anschaffungspreises sehr negativ auf die Gesamtkosten aus. Zudem kommen hohe Werkstatt- und Betriebskosten sowie die hohen Fixkosten. Insgesamt ein sehr teures Vergnügen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1625 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | xDrive35i | xDrive50i | ActiveHybrid | X6 M | xDrive30d | xDrive40d |
|--------------------------------|-----------|-----------|--------------|----------|-----------|-----------|
| Aufbau/Türen | GE/5 | GE/5 | GE/5 | GE/5 | GE/5 | GE/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 6/2979 | 8/4395 | 8/4395 | 8/4395 | 6/2993 | 6/2993 |
| Leistung [kW(PS)] | 225(306) | 300(407) | 357(485) | 408(555) | 180(245) | 225(306) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 400/1200 | 600/1750 | 600/1750 | 680/1500 | 540/1750 | 600/1500 |
| 0-100 km/h[s] | 6,7 | 5,4 | 5,6 | 4,7 | 7,5 | 6,5 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 240 | 250 | 236 | 250 | 222 | 236 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 12,1 SP | 14,5 SP | 11,9 SP | 15,5 SP | 8,6 D | 8,7 D |
| CO2 [g/km] | 236 | 292 | 231 | 325 | 195 | 198 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 23/26/30 | 23/29/30 | 23/29/30 | 24/32/31 | 24/29/30 | 24/29/30 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 292 | 432 | 310 | 498 | 435 | 441 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1163 | 1489 | 1625 | 1975 | 1032 | 1142 |
| Preis [Euro] | 59.100 | 76.300 | 102.900 | 108.500 | 58.400 | 64.800 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|---------------------------|
| 8-Zylinder Hybrid | Schadstoffklasse Euro5 |
| Leistung | 357 kW(485 PS) |
| bei | 5500 U/min |
| Maximales Drehmoment | 600 Nm |
| bei | 1750 U/min |
| Kraftübertragung | Allrad permanent |
| Getriebe | 7-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | RF275/40R20Y/RF315/35R20Y |
| Reifengröße (Testwagen) | 315/35R20W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 13,05/12,45 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 236 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,6 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 3,0 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,3 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus) | 11,9 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 11,9/ 10,4/ 14,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 231g/km/ 270g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 66dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4877/1983/1697 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2575 kg/450 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 405 l/740 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/2000 kg |
| Dachlast | 100 kg |
| Tankinhalt | 85 l |
| Reichweite | 710 km |
| Garantie | Keine |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| Monatliche Betriebskosten | 243 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 168 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 145 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 1.069 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 1.625 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 23/29/30 |
| Grundpreis | 102.900 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
|  Sehr gut | 0,6 – 1,5 |  Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
|  Gut | 1,6 – 2,5 |  Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
|  Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW ActiveHybrid X6

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Heckkamera (inkl. PDC) | Serie |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Verkehrsschilderkennung (nicht beim Hybrid) | nicht erhältlich |
| Abbiegelicht (inkl. Kurvenlicht) | 480 Euro° |
| Abstandsregelung, elektronisch (nicht beim Hybrid) | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent | 150 Euro° |
| Head-Up-Display | Serie |
| Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht) | 480 Euro° |
| Niveauregulierung | Serie |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Spurassistent (nicht beim Hybrid) | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Xenonlicht | Serie |

INNEN

| | |
|---|------------------------|
| Beifahrerairbag deaktivierbar | 40 Euro° |
| Airbag, Seite vorne/hinten | vorne/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel) | Serie |
| Keyless Entry | Serie |
| Klimaautomatik (4-Zonen) | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|---------------------|----------|
| Anhängerkupplung | 910 Euro |
| Lackierung Metallic | Serie |
| Schiebe-Hubdach | Serie |

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,7 | Fahreigenschaften | 1,9 |
| Verarbeitung | 1,3 | Fahrstabilität | 1,8 |
| Sicht | 2,9 | Kurvenverhalten | 2,2 |
| Ein-/Ausstieg | 3,3 | Lenkung* | 2,4 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,7 | Bremse | 1,7 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,8 | Sicherheit | 2,0 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,8 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,8 |
| Innenraum | 1,5 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,6 |
| Bedienung | 0,7 | Kindersicherheit | 2,3 |
| Raumangebot vorne* | 1,6 | Fußgängerschutz | 3,5 |
| Raumangebot hinten* | 3,3 | Umwelt/EcoTest | 3,1 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | Verbrauch/CO ₂ * | 4,6 |
| Komfort | 1,5 | Schadstoffe | 1,6 |
| Federung | 2,1 | | |
| Sitze | 1,2 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 5,0 |
| Innengeräusch | 1,5 | Betriebskosten* | 5,5 |
| Klimatisierung | 1,1 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 5,5 |
| Motor/Antrieb | 1,1 | Wertstabilität* | 0,6 |
| Fahrleistungen* | 0,6 | Kosten für Anschaffung* | 5,5 |
| Laufkultur | 1,0 | Fixkosten* | 5,5 |
| Schaltung | 1,5 | Monatliche Gesamtkosten* | 5,5 |
| Getriebeabstufung | 1,6 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest