

# La BMW X6

## Indice



|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. La BMW X6</b>                                                                 |           |
| In breve .....                                                                      | 2         |
| <b>2. Anteprima mondiale della prima Sports Activity Coupé:<br/>la BMW X6 .....</b> | <b>5</b>  |
| <b>3. Dati Tecnici .....</b>                                                        | <b>28</b> |

# 1. La BMW X6

## In breve



- Un concetto innovativo: BMW che ha fondato la categoria automobilistica delle Sports Activity Vehicle presenta adesso la prima Sports Activity Coupé del mondo.
- La BMW X6 è un'interpretazione completamente nuova delle tipiche caratteristiche tecniche e di design di una grande coupé BMW e, al contempo, è simbolo della versione più sportiva di un modello BMW della gamma X. Il design riflette la superiorità della dinamica di guida e la perfezione tecnica.
- Un'immagine originale che si distingue dalla massa: marcato modulo frontale d'ispirazione sportiva con grosse prese d'aria, profilo slanciato, Greenhouse bassa, forte orientamento sulle ruote come espressione di potenza, le classiche proporzioni di una coupé, delle superfici dalle forme concave e convesse, la linea del tetto sfocia nella coda muscolosa.
- La BMW X6 è equipaggiata di serie con il sistema di trazione integrale intelligente BMW xDrive ed è la prima vettura del mondo nella quale è stato montato il sistema Dynamic Performance Control che assicura un'agilità senza pari, un'elevata precisione di sterzo e fedeltà di traiettoria, così come la trazione in qualsiasi situazione di guida. Adesso la coppia motrice non viene ripartita solo dal sistema xDrive tra l'asse anteriore e l'asse posteriore, ma il Dynamic Performance Control provvede alla distribuzione della coppia motrice anche tra le due ruote posteriori, così da assicurare una funzione stabilizzante anche in caso di cambio di carico improvviso e nelle fasi di accelerazione.
- Una nuova motorizzazione top di gamma: motore a benzina V8 con sovralimentazione Twin Turbo e iniezione diretta di benzina (High Precision Injection), primo motore otto cilindri a benzina del mondo nel quale il turbocompressore e i catalizzatori sono stati inseriti nello spazio tra le due bancate dei cilindri. La configurazione innovativa determina una costruzione molto compatta e riduce le perdite di pressione sul lato di aspirazione e di scarico. Cilindrata: 4.395 cm<sup>3</sup>, potenza: 300 kW/407 CV da 5.500 a 6.400 giri/min, coppia max.: 600 Nm da 1.750 a 4.500 giri/min. Motore più efficiente della categoria di appartenenza, valori dei gas di scarico inferiori ad ULEV-II- ed Euro 5, BMW EfficientDynamics realizzato al massimo livello di potenza.

- Un portafoglio di motori unico: motore V8 a benzina con Twin Turbo (300 kW/407 CV), sei cilindri in linea con Twin Turbo (225 kW/306 CV), motore diesel sei cilindri in linea con Variable Twin Turbo (210 kW/286 CV), motore diesel sei cilindri in linea con turbocompressore (173 kW/235 CV).
- In tutte le varianti di modello cambio automatico a sei rapporti di serie con dinamica di cambiata ottimizzata, cambi-marcia velocissimi, massimo comfort di cambiata, ottimizzazione dei consumi attraverso un convertitore di coppia esente da slittamento, selettore di marcia elettronico con paddles al volante di serie.
- La scocca della BMW X6 è stata disegnata per assicurare la massima protezione degli occupanti. Insieme ai sistemi di sicurezza passiva sono soddisfatte tutte le premesse per raggiungere i migliori risultati nelle principali prove di crash del mondo. La protezione degli occupanti viene garantita ad esempio da cinture automatiche a tre punti in tutti i posti, airbag anteriori, laterali e laterali per la testa e da poggiatesta attivi nei sedili anteriori. L'equipaggiamento di serie comprende inoltre proiettori bixeno con luce diurna, fari fendinebbia, luci dei freni bistadio e pneumatici runflat.
- Innovativo concetto di carrozzeria e di abitacolo: Coupé a quattro porte con grande portellone posteriore ad apertura molto alta, eleganti interni che creano un ambiente sportivo e lussuoso, quattro posti, ampio e versatile bagagliaio (570–1.450 litri).
- L'allestimento interno riflette il carattere sportivo della BMW X6. Volante sportivo con tasti multifunzione e paddles di serie, consolle centrale con pad per le ginocchia per guidatore e passeggero, sedili anteriori con numerose possibilità di regolazione a comando parzialmente elettrico di serie, due posti posteriori con sedili separati e poggiatesta integrati nel tipico stile di una coupé.
- Sistemi di regolazione dell'assetto e di assistenza di guida offerti in esclusiva da BMW (optional): Adaptive Drive (stabilizzazione antirollio e ammortizzatori adattativi), Active Steering, Head-Up-Display, Adaptive Light Control, luci di svolta, assistente fari abbaglianti, regolazione della velocità con funzione frenante.
- Ampie funzioni di comfort e innovative opzioni di entertainment: BMW iDrive con tasti Preferiti a programmazione libera, lettore CD adatto anche alla riproduzione di brani nel formato MP3, connettore Aux-In di serie, connettore USB, sistema audio multicanale, sistema DVD nella zona

posteriore, climatizzatore automatico a 4 zone, ventilazione attiva dei sedili, videocamera di retromarcia, sistemi di navigazione, BMW Assist, BMW Online, BMW TeleService come optional.

- Motorizzazioni:

BMW X6 xDrive50i: motore a benzina V8 con Twin Turbo e iniezione diretta di carburante (High Precision Injection),  
cilindrata: 4.395 cm<sup>3</sup>, potenza: 300 kW/407 CV a 5.500–6.400 giri/min.,  
coppia max.: 600 Nm da 1.750–4.500 giri/min.,  
accelerazione [0–100 km/h]: 5,4 secondi,  
velocità massima: 250 km/h,  
consumo medio in base al ciclo combinato: 12,5 litri/100 chilometri,  
emissioni di CO<sub>2</sub> in base al ciclo combinato: 299 g/km.

BMW X6 xDrive35i: motore a benzina sei cilindri in linea con Twin Turbo e iniezione diretta di carburante (High Precision Injection),  
cilindrata: 2.979 cm<sup>3</sup>, potenza: 225 kW/306 CV a 5.800–6.250 giri/min.,  
coppia max.: 400 Nm a 1.300–5.000 giri/min.,  
accelerazione [0–100 km/h]: 6,7 secondi,  
velocità massima: 240 km/h,  
consumo medio in base al ciclo combinato: 10,9 litri /100 chilometri,  
emissioni di CO<sub>2</sub> in base al ciclo combinato: 262 g/km.

BMW X6 xDrive35d: motore diesel sei cilindri in linea con Variable Twin Turbo e iniezione diretta di carburante Common-Rail della terza generazione,  
cilindrata: 2.993 cm<sup>3</sup>, potenza: 210 kW/286 CV a 4.400 giri/min.,  
coppia max.: 580 Nm a 1.750–2.250 giri/min.,  
accelerazione [0–100 km/h]: 6,9 secondi,  
velocità massima: 236 km/h,  
consumo medio in base al ciclo combinato: 8,3 litri/100 chilometri,  
emissioni di CO<sub>2</sub> in base al ciclo combinato: 220 g/km.

BMW X6 xDrive30d: motore diesel sei cilindri in linea con sovralimentazione turbo e iniezione diretta di carburante Common-Rail della terza generazione,  
cilindrata: 2.993 cm<sup>3</sup>, potenza: 173 kW/235 CV a 4.000 giri/min.,  
coppia max.: 520 Nm a 2.000–2.750 giri/min.,  
accelerazione [0–100 km/h]: 8,0 secondi,  
velocità massima: 210 km/h,  
consumo medio in base al ciclo combinato: 8,2 litri /100 chilometro,  
emissioni di CO<sub>2</sub> in base al ciclo combinato: 217 g/km.

## **2. Anteprima mondiale della prima Sports Activity Coupé: la BMW X6**



Una nuova categoria automobilistica, un concetto di design unico e una dinamica di guida finora mai conosciuta: tutto questo diviene realtà nella nuova BMW X6. La prima Sports Activity Coupé del mondo affascina con delle caratteristiche e delle prestazioni che non vengono offerte da nessuna altra automobile in una combinazione simile. Il suo design è composto dall'eleganza sportiva di una grande BMW Coupé e dall'immagine robusta di un modello BMW della gamma X. La BMW X6 deve le sue straordinarie caratteristiche di guida a un abbinamento innovativo della dinamica nella guida stradale tipica del marchio a una guida precisa su ogni terreno. La BMW X6 presenta dei nuovi concetti e arricchisce l'immaginario di una Coupé BMW con aspetti finora sconosciuti e seducenti, così da mettere tutta la famiglia BMW della gamma X in una nuova luce.

Con le superfici dei cristalli laterali basse e una linea del tetto che scende dolcemente verso la coda, la BMW X6 è dotata indubbiamente delle proporzioni di una Coupé. Anche all'interno si riconosce l'affinità con la Coupé: essa offre posto al guidatore e al passeggero anteriore e ad altri due occupanti che viaggiano in un generoso divanetto posteriore a sedili separati con poggiatesta integrati. La maggiore altezza da terra, dei passaruota bombati, quattro porte e un grande portellone posteriore, così come un'alta linea della Greenhouse svelano l'affinità stilistica con gli altri modelli BMW della gamma X. Questo design è l'espressione autentica del potenziale dinamico messo a disposizione dalla tecnica del motore e delle sospensioni della BMW X6 non solo sulla strada ma anche sullo sterrato.

La BMW X6 è equipaggiata di serie con la trazione integrale intelligente BMW xDrive che assicura attraverso un controllo elettronico, la ripartizione variabile delle coppia motrice tra asse anteriore e posteriore, adattabile in qualsiasi momento alle condizioni di guida. Inoltre, grazie al Dynamic Performance Control presentato per la prima volta nella BMW X6, è possibile variare la coppia motrice anche tra le due ruote posteriori. Questo sistema unico al mondo consente già a basse velocità di aumentare sensibilmente la precisione di guida e così l'agilità della vettura. Inoltre, nelle curve percorse ad alta velocità esso incrementa la stabilità della vettura anche in caso di manovre brusche allo sterzo o di decelerazioni improvvise, e consente di esplorare in sicurezza dimensioni nuove di dinamica di guida. Su fondi stradali scivolosi o sconnessi il Dynamic Performance Control rende più sicura la trazione.

Nella BMW X6 viene introdotto in anteprima mondiale il nuovo motore V8 con sovralimentazione Twin Turbo e iniezione diretta di benzina. L'otto cilindri da 4,4 litri dalla potenza di 300 kW/407 CV e una coppia massima di 600 Newtonmetri, disponibile nell'ampio campo di regime tra i 1.750 e i 4.500 giri/min. è il propulsore più potente mai montato in un modello BMW della gamma X e si distingue per le sue eccellenti doti di spinta e una costruzione compatta. Il V8 è il primo motore del mondo nel quale i turbocompressori sono stati sistemati nello spazio a V tra le bancate dei cilindri.

Sulla strada, la superiorità del motore e dello châssis della BMW X6 trasmette una sensazione nuova di dinamica di guida, soprattutto in curve percorse a velocità sostenuta. Su sfondi scivolosi e sullo sterrato la trazione e la stabilità raggiungono un livello nuovo. La Sports Activity Coupé si posiziona così come una presenza eccezionale anche rispetto ai concorrenti più indiretti dei modelli BMW della gamma X e offre in ogni situazione di guida e su ogni terreno il più alto livello di qualità.

### **Un design unico: una linea dinamica, una presenza atletica**

Il disegno della BMW X6 descrive un'automobile che rinchiude in sé il dna di una BMW della gamma X ma che interpreta il carattere di questa categoria automobilistica in una chiave molto sportiva. Il disegno riflette esattamente le eccellenti prestazioni di guida della BMW X6, risultanti essenzialmente dalla trazione integrale intelligente BMW xDrive e dal Dynamic Performance Control.

La BMW X6 è riconoscibile come BMW in qualsiasi prospettiva: questo lo deve alle forme scolpite che caratterizzano tutti i modelli BMW della gamma X. Il modulo frontale, le fiancate e la coda si sviluppano uno dall'altro, le forme e le superfici si fondono tra di loro creando un'unità armonica. In più, numerosi dettagli svelano gli elementi di design che caratterizzano il marchio: dal doppio rene BMW ai doppi fari tagliati, dalla marcata nervatura che attraversa le fiancate fino alle linee ad evoluzione orizzontale della coda che ne accentuano la larghezza.

### **Modulo frontale dal dinamico orientamento verso la strada**

Nella nuova Sports Activity Coupé già il design del modulo anteriore trasmette un'immagine di forza e dinamica. In conseguenza al numero maggiore di superfici verniciate nel colore della carrozzeria nasce l'impressione di un'altezza inferiore, così da accentuare il dinamico orientamento alla strada della Sports Activity Coupé. Il dna BMW si manifesta anche nel cofano motore e nel doppio rene BMW, montato verticalmente. Nella versione top di gamma, la BMW X6 xDrive50i, così come nella BMW X6 xDrive35d

le asticelle del doppio rene sono state realizzate in un elegante color titanio; nelle altre varianti di modello le asticelle sono nere.

Delle grosse prese d'aria inserite ai lati esterni non accennano solo all'elevato fabbisogno di aria di raffreddamento del motore: insieme alle fiancate le quali, avvolgendo i gruppi ottici, si estendono verso l'interno, esse attirano l'attenzione verso le ruote che segnalano la stabilità della vettura. Le prese d'aria sono divise orizzontalmente da asticelle colore alluminio, le quali supportano anche le cornici dei fari circolari fendinebbia. La forma della presa d'aria centrale è marcata da linee che si sviluppano verso l'esterno, così da sottolineare anche nel design l'orientamento verso la strada.

Il taglio deciso nella zona superiore dei tipici doppi fari tondi BMW conferisce al frontale uno sguardo particolarmente intenso e focalizzato che accentua l'orientamento verso la strada. I gruppi ottici formano un'onda dinamica che si estende fino alle fiancate. La superficie del cofano motore è suddivisa da nervature che tendono a confluire verso il doppio rene, analogamente alla linea che separa il cofano motore dalle fiancate. Le fiancate che avvolgono parzialmente i proiettori e presentano una forte bombatura sottolineano anche nella vista frontale la stabilità della BMW X6.

### **Il profilo: andamento dinamico del tetto, superfici muscolose**

Le proporzioni tipiche della BMW X6 si manifestano soprattutto nella vista di fianco. Lo sbalzo anteriore tenuto corto accentua la dinamica della vettura, l'andamento della linea del tetto che scende dolcemente verso la coda e il lungo sbalzo posteriore della carrozzeria conferiscono alla vettura il profilo slanciato da Coupé. La linea del tetto raggiunge il proprio punto più alto all'altezza della prima fila di sedili, così da spostare il guidatore al centro dell'attenzione: un effetto del design originale della BMW X6. Nella sezione posteriore della cornice dei cristalli laterali si riconosce nel quarto montante il famoso «gomito dell'ingegnere Hofmeister».

L'elevata linea della Greenhouse e i passaruota anteriori e posteriori bombati che spostano il baricentro estetico verso il centro e segnalano la presenza di una trazione integrale sono delle manifestazioni tipiche del dna BMW X. Delle sottili superfici protettive in materiale sintetico lungo il bordo inferiore dei paraurti, del longherone laterale sottoporta e dei passaruota segnalano il carattere robusto della BMW X6.

La fiancata viene suddivisa da due linee incisive che convergono leggermente verso il modulo frontale, così da descrivere un cuneo che segnala il desiderio di muoversi in avanti. La marcata nervatura all'altezza degli apriporte accentua la linea cuneiforme generata dalla crescente distanza tra la linea di spalla e la linea dei longheroni. La nervatura trova la propria conclusione nelle luci posteriori, così da allungare esteticamente la vettura. La seconda linea caratteristica si evolve parallelamente al longherone laterale ma è posizionata tra la nervatura e la linea del longherone e si conclude sia davanti che dietro laddove i grossi passaruota emergono dalle fiancate.

Mentre le linee delle fiancate sottolineano l'eleganza, la lavorazione delle superfici della BMW X6 svela in questa prospettiva soprattutto un'immagine di potenza. Un gioco tra superfici concave e convesse esalta l'immagine muscolosa della vettura. La BMW X6 si distingue per un rapporto equilibrato tra potenza ed eleganza.

### **La coda è caratterizzata da una forte linea di spalla e da una robusta tenuta di strada**

La coda della BMW X6 è un esempio affascinante di come gli elementi di eleganza, sportività e robustezza si mescolano tra di loro per creare un'unità armonica. Un solido paraurti e la carenatura del sottoscocca sono gli elementi classici del design di un modello BMW della gamma X. Inoltre, le proporzioni tipiche di una coupé sono state interpretate in un modello BMW della gamma X. La Greenhouse con il lunotto fortemente inclinato si restringe verso il posteriore. Un'altra caratteristica della Coupé è il cofano del bagagliaio nel quale è integrato un marcato labbro aerodinamico.

L'intera vista posteriore è dominata da linee orizzontali che conferiscono alla coda una maggiore larghezza e ne accentuano l'ottima tenuta di strada. La coda misura la massima larghezza nella zona dei passaruota. Anche i due terminali di scarico elegantemente rivestiti attirano lo sguardo sulle ruote. Il bordo nella sezione inferiore del paraurti sul quale si riflette la luce crea un ulteriore accento stilistico: infatti, segnala la tipica altezza da terra dei modelli BMW della gamma X.

Il carattere impareggiabile della BMW X6 è stato rispettato anche nella configurazione delle luci posteriori. La tipica forma a L dei modelli BMW della gamma X è stata re-interpretata e completata da una dinamica onda. I fari posteriori coprono anche una parte delle fiancate, assicurando che la larghezza della vettura sia visibile anche nel design notturno.

## **Negli interni dominano la sportività e l'esclusività**

Gli interni della BMW X6 presentano fino all'ultimo dettaglio una combinazione unica di lusso esclusivo, di dinamica sportiva e di forme atletiche. Delle superfici tese e avvolte su sé stesse simbolizzano il carattere attivo della Sports Activity Coupé. Una serie di dettagli sportivi come dei pad per le ginocchia ad entrambi i lati della consolle centrale, paddles al volante Sport di serie e degli strumenti circolari con una scala molto dettagliata rendono completamente diversa l'esperienza di guida nella nuova BMW X6, sia sulla strada che fuoristrada.

Analogamente a tutti i modelli BMW della gamma X, anche la nuova Sports Activity Coupé offre agli occupanti una posizione di seduta rialzata in tutti i quattro posti che intensifica l'impressione del guidatore di avere sotto controllo qualsiasi situazione. Nel cockpit che invita alla guida attiva nasce così l'impressione di una sportività più diretta. I sedili di guidatore e passeggero sono equipaggiati di serie con regolazione elettrica dell'altezza e dell'inclinazione dello schienale. Inoltre, la prima Sports Activity Coupé del mondo si distingue dagli altri modelli BMW della gamma X per i due posti posteriori dal design sportivo, divisi dalla consolle centrale, i quali offrono un comfort comparabile a quello di un sedile separato, con un'elevata ritenuta laterale e poggiatesta integrati.

La BMW X6 è l'unica vettura nel segmento dei modelli BMW della gamma X ad essere equipaggiata di serie con un volante Sport con paddles. Abbinati alla trasmissione automatica a sei rapporti, questi bilancieri consentono di eseguire manualmente il cambio-marcia. I paddles consentono di cambiare comodamente rapporto senza dovere staccare le mani le mani dal volante, indipendentemente dalla sua posizione. Attraverso i tasti multifunzione del volante è possibile attivare velocemente i sistemi audio e del telefono, senza distrarsi. Due tasti sono a programmazione libera. La corona del volante è rivestita di serie in pelle e impreziosita da un inserto cromato perlaceo.

Per evidenziare le caratteristiche sportive della BMW X6, la plancia portastrumenti viene dominata dai doppi strumenti che presentano una scala molto precisa, ispirata al mondo delle gare. Gli anelli decorativi galvanizzati sottolineano il carattere esclusivo degli interni. La stessa lucentezza metallica si ritrova nelle manopole di regolazione, negli apriporte, nel pomello del cambio e nelle asticelle della griglia di aerazione.

Un equipaggiamento sportivo è costituito dai nuovi pad per le ginocchia della consolle centrale che offrono una maggiore stabilità al guidatore e al passeggero quando ad esempio si tratta di evitare un ostacolo improvviso o di aumentare la stabilità nel traffico di città, oppure nella guida fuoristrada

su fondi sconnessi. I supporti realizzati in un sofisticato materiale sintetico rinforzato con fibre di vetro sono caratterizzati da un basso peso e un'elevata robustezza. A seconda dell'allestimento scelto, i pad per le ginocchia sono adattati al colore degli interni e rivestiti di materiali differenti.

### **Un'eccellente qualità di lavorazione e una ricca offerta di soluzioni portaoggetti**

Delle superfici di alta qualità trasformano gli interni della BMW X6 in un'esperienza unica a livello tattile ed estetico. La qualità dei materiali ne sottolinea la resistenza all'usura e la robustezza adatta alla guida offroad. Il rivestimento della plancia portastrumenti è stata eseguito con il nuovo processo IMC (In-mould-coating). La plancia portastrumenti, disponibile a richiesta con rivestimento in pelle, è caratterizzata da una piacevole impressione sia estetica che tattile, risultante dall'alta qualità della pelle e delle cuciture, così come dalla soffice imbottitura sotto la pelle.

La forma della plancia ricorda un nastro avvolto su sé stesso. Il dinamico design trova la propria continuazione nei rivestimenti interni delle porte con delle modanature bipartite. Il cassetto portaguanti si inserisce con eleganza, in modo quasi invisibile, nelle superfici che lo circondano. Esso si chiude automaticamente con l'automobile e non dispone di una serratura separata. Le due ante del cassetto portaguanti si aprono verso l'alto e il basso; il cassetto è illuminato all'interno.

Analogamente, anche il grande vano portaoggetti della consolle centrale si apre a farfalla. Inoltre, nella consolle centrale sono integrati due grandi portabevande coperti, capaci di accogliere in modo stabile anche delle bottiglie. Nella consolle posteriore vicino al vano portaoggetti sono stati inseriti altri due portabevande. Delle spaziose vaschette ricavate nei pannelli interni delle porte completano l'offerta portaoggetti.

### **Una generosa offerta di spazio, numerose possibilità di personalizzazione**

L'ampia apertura delle porte posteriori facilita l'accesso ai due sedili posteriori. Anche lo spazio per la testa offerto nella zona posteriore è inconsueto per una Coupé. Con un valore di 944 millimetri anche un passeggero di statura alta troverà il più alto livello di comfort. Vista dai sedili posteriori, la linea dei cristalli della BMW X6 trasmette l'impressione di allargarsi verso l'anteriore.

La ricca gamma di colori e di materiali selezionata per valorizzare il carattere sportivo della vettura ne accentua la personalità. Dieci colori sono disponibili per la vernice esterna. All'interno la scelta comprende cinque allestimenti, due colori per l'abitacolo e cinque modanature che lasciano molta libertà di

abbinamento. Per la Sports Activity Coupé sono state create in esclusiva delle modanature in frassino e in alluminio Flywheel. Mentre la variante in legno emette un'esclusività molto ricercata, le incisioni dinamiche della modanatura in alluminio destano delle associazioni con il mondo delle gare.

Come in una classica Coupé, nella BMW X6 la zona dell'abitacolo e del bagagliaio sono separate. Il volume del bagagliaio della BMW X6 utilizzabile dietro il divanetto posteriore ammonta a 570 litri ed è nettamente superiore ai valori delle Coupé. Ad esempio, in una BMW X6 con quattro occupanti è possibile trasportare nel bagagliaio anche quattro sacche da golf. La Sports Activity Coupé è equipaggiata con una copertura rigida del bagagliaio, ripiegabile, che può essere depositata sotto il piano di carico quando si vogliono trasportare degli oggetti molto ingombranti. Per ampliare le capacità di trasporto, è possibile ribaltare lo schienale del divanetto posteriore, diviso asimmetricamente. Il volume di carico aumenta così a 1.450 litri. A richiesta, la BMW X6 è equipaggiabile con un sistema di apertura e di chiusura automatica del portellone posteriore. La molla pneumatica bistadio, di serie, consente di regolare in continuo la posizione finale del portellone aperto, così da ridurre il rischio di un danno, ad esempio in un autosilo dai soffitti bassi.

La ricca gamma di colori e di materiali selezionata per valorizzare il carattere sportivo della vettura ne accentua la personalità. Dieci colori sono disponibili per la vernice esterna. All'interno la scelta comprende cinque allestimenti, due colori per l'abitacolo e cinque modanature che lasciano molta libertà di abbinamento. Per la Sports Activity Coupé sono state create in esclusiva delle modanature in frassino e in alluminio Flywheel. Mentre la variante in legno emette un'esclusività molto ricercata, le incisioni dinamiche della modanatura in alluminio destano delle associazioni con il mondo delle gare. Per i sedili viene offerta una ricca gamma di rivestimenti che varia da pregiate stoffe e pelli fino a un nuovo allestimento Alcantara/pelle sviluppato in esclusiva per la BMW X6. La fascia centrale dei sedili è ricoperta di Alcantara mentre i cuscini laterali sono in una fine pelle Oregon.

Un altro optional è costituito dal pacchetto luci. Delle unità LED nella zona delle maniglie delle porte e barre luminose nelle vaschette interne delle porte creano un ambiente elegante e facilitano inoltre l'utilizzo dei comandi inseriti nei pannelli interni delle porte. Il pacchetto luci comprende inoltre l'illuminazione della zona adiacente alla vettura e le luci di accesso integrate nei pannelli interni delle porte.

## **Una combinazione perfetta di dinamica e comfort**

Una categoria automobilistica nuova e un'esperienza di guida nuova sono riunite nella nuova BMW X6. Nel campo di dinamica di guida la prima Sports Activity Coupé inaugura delle dimensioni nuove, definite da una maggiore agilità, da una stabilità senza parti nelle curve percorse ad alta velocità e da una trazione sicura sui terreni scivolosi. Dei motori potenti, la trazione integrale intelligente BMW xDrive, la regolazione della stabilità di guida DSC (Dynamic Stability Control), gli optional Active Steering e Adaptive Drive, così come l'equipaggiamento di serie Dynamic Performance Control che debutta nella BMW X6, formano la base per il potenziale dinamico maggiorato. La precisione dello sterzo ottimizzata dal Dynamic Performance Control si percepisce già nella guida a bassa velocità. Inoltre, la BMW X6 dimostra la superiorità della propria tecnica di propulsione e delle sospensioni anche nelle situazioni di guida critiche.

## **Un controllo intelligente della dinamica di guida: Integrated Chassis Management**

I sistemi di propulsione e di regolazione dell'assetto sono stati collegati tra di loro e formano l'Integrated Chassis Management (ICM). Il potente sistema di controllo elettronico consente di adattare le funzioni del motore e dell'assetto in frazioni di secondo, così da assicurare la massima stabilità e un'ottima performance in ogni situazione di guida. Anche quando le condizioni cambiano improvvisamente, ad esempio in caso di una variazione del fondo stradale, di una manovra brusca al volante, di un'accelerazione o frenata improvvisa, il sistema ICM reagisce con degli interventi precisi degli attuatori di xDrive, del DSC e del Dynamic Performance Control, così come dell'Active Steering, disponibile come optional. Il tipo e l'intensità di un intervento sono impostati in modo di raggiungere il massimo livello di stabilità di guida e di dinamica.

Già gli attuali modelli BMW della gamma X devono la loro eccellente agilità soprattutto all'efficienza del sistema ICM. Nella nuova BMW X6 la centralina principale influenza positivamente anche la dinamica di guida, perché è in grado di comandare anche gli attuatori del nuovo Dynamic Performance Control. A seconda della situazione di guida, la forza motrice viene ripartita dal BMW xDrive in modo completamente variabile sia tra l'asse anteriore e posteriore e, dal Dynamic Performance Control, anche tra la ruota posteriore destra e sinistra. Conseguentemente, la potenza supplementare viene convogliata sempre laddove può essere scaricata meglio sul fondo stradale. Questa tecnica di propulsione che non offre nessun concorrente promuove l'agilità in curva, la precisione dello sterzo e la stabilità di traiettoria della vettura e la trazione su fondi stradali scivolosi, aumentando sensibilmente la dinamica di guida. L'effetto stabilizzante del DSC il quale interviene

frenando singole ruote si rende necessario solo quando vengono raggiunti i limiti della fisica della guida. La prima Sports Activity Coupé del mondo trasmette al guidatore un'esperienza molto affascinante: non esiste soluzione più sportiva della BMW X6 per gestire le situazioni di guida impegnative.

La tecnica di propulsione e di assetto della BMW X6 assicurano la massima sicurezza, la più elevata precisione e il più intenso divertimento di guida su ogni terreno. La base è la costruzione dello châssis, unica nel segmento dei modelli BMW della gamma X. Anteriormente è stato montato un asse a doppi bracci trasversali con doppio snodo che consente delle notevoli accelerazioni trasversali e garantisce inoltre una guida stabile in rettilineo, minimizzando la trasmissione di colpi al volante causati da irregolarità del fondo stradale. La cinematica assicura sempre la campanatura ottimale delle ruote anteriori. La BMW X6 dimostra così una perfetta aderenza al suolo anche nelle situazioni più dinamiche.

La BMW X6 utilizza posteriormente l'assale Integral IV, protetto da una serie di brevetti, che combina l'elevato comfort con una dinamica eccellente. Per la Sports Activity Coupé la costruzione in light-weight design è stata ottimizzata in una serie di dettagli. Il sistema dell'asse posteriore è stato adattato ai criteri di sportività del modello. I mozzi delle ruote, i supporti del ponte posteriore e i quattro bracci assorbono le forze dinamiche e di trazione immesse nel sistema delle sospensioni, così da ridurre il sollevamento elastico del mozzo della ruota, mentre dei morbidi cuscinetti delle forcelle assicurano la guida della ruota, ottimizzandone le caratteristiche di rotolamento. Grazie a un isolamento efficace dal fondo stradale e dal motore, l'asse provvede inoltre a un ottimo comfort acustico e vibrazionale.

La BMW X6 è equipaggiata di serie con cerchi in lega da 19 pollici. I pneumatici di sicurezza del tipo runflat, anche essi di serie, consentono di proseguire il viaggio fino alla prossima officina anche in caso di perdita totale della pressione. Inoltre, l'indicatore avaria pneumatici (RPA) controlla permanentemente la pressione e avverte il guidatore con un segnale acustico nella strumentazione combinata quando lo scarto rispetto al valore ideale è superiore al 30 per cento.

### **BMW xDrive: la trazione integrale intelligente per una maggiore dinamica e una trazione ottimale**

La trazione integrale permanente a controllo elettronico con ripartizione variabile della coppia motrice tra asse anteriore e posteriore supporta tutti i modelli BMW della gamma X nello sviluppare una trazione ottimale e una maggiore dinamica di guida. BMW xDrive è un sistema di trazione integrale intelligente perché distribuisce la coppia motrice, attraverso un ripartitore

di coppia con frizione a lamelle controllato elettronicamente, all'asse le cui ruote dispongono dell'aderenza migliore con il fondo stradale. Nella BMW X6, la combinazione con il Dynamic Performance Control consente di ottimizzare la spinta, la stabilità della vettura e anche la dinamica, dato che adesso la coppia è ripartibile anche tra la ruota posteriore destra e sinistra.

Nelle situazioni di guida normali il sistema BMW xDrive ripartisce la coppia motrice tra la l'asse anteriore e l'asse posteriore nel rapporto di 40 : 60. Dei sensori misurano permanentemente lo slittamento. Il sistema è in grado di variare il rapporto di ripartizione di coppia motrice in frazioni di secondo. A differenza dei sistemi di trazione integrale tradizionali, BMW xDrive agisce in modo preventivo e non interviene solo quando una ruota inizia a slittare. L'automobile viene stabilizzata ancora prima che il guidatore percepisca la necessità di un intervento.

Il sistema xDrive supporta così la dinamica di guida della BMW X6 perché riconosce per tempo ogni tendenza di sovrasterzo o di sottosterzo. Il nuovo Dynamic Performance Control consente di reagire ancora più rapidamente e con maggiore precisione. Gli effetti positivi sulla dinamica di guida si manifestano soprattutto nelle curve percorse ad alta velocità.

### **Precisione di guida e stabilità di traiettoria impareggiabili grazie a xDrive e a Dynamic Performance Control**

L'influsso positivo del Dynamic Performance Control sull'agilità della BMW X6 si percepisce già nel traffico di tutti i giorni. A bassa velocità le curve vengono percorse con una precisione dello sterzo nettamente migliorata. Inoltre, il Dynamic Performance Control aumenta la sicurezza in caso di manovre brusche, soprattutto ad alte velocità in curva. A seconda del fondo stradale, dell'angolo della curva e della velocità nel campo limite, una vettura tende a sbandare verso l'esterno attraverso l'asse anteriore o posteriore. Entrambe le tendenze di instabilità sono compensabili attraverso l'intervento di xDrive e di Dynamic Performance Control. Quando la vettura tende al sovrasterzo, xDrive riduce la trasmissione di potenza alle ruote posteriori che tendono a sbandare verso l'esterno. Inoltre, adesso il sistema Dynamic Performance Control riduce la coppia motrice dalla ruota posteriore al lato esterno della curva che è particolarmente soggetta alla forza centrifuga e la trasmette alla ruota posteriore al lato interno della curva. Questo intervento stabilizzante avviene in tempi così brevi e con una precisione tale da non essere percepito dal guidatore. Quello che egli nota però è l'incredibile precisione di sterzo della sua BMW X6 nella guida dinamica.

Il sistema compensa ovviamente anche la tendenza al sottosterzo: mentre xDrive riduce la trasmissione di potenza alle ruote anteriori che tendono a sbandare verso l'esterno, il Dynamic Performance Control sposta la coppia motrice alla ruota posteriore al lato esterno della curva, così da ottimizzare la stabilizzazione della vettura. La vettura entra con maggiore precisione nella curva e, indipendentemente dalla velocità, segue la traiettoria dettata dal guidatore con maggiore agilità e fedeltà.

**Unico: Dynamic Performance Control aumenta la precisione di sterzo anche quando il guidatore rilascia il pedale dell'acceleratore**

Un'altra particolarità del Dynamic Performance Control è che la ripartizione variabile della coppia tra le ruote posteriori non avviene solo nella fase di accelerazione ma anche di rilascio. Nel differenziale posteriore un'unità in sovrapposizione, composta da un doppio cambio epicicloidale e da un freno a lamelle azionato da un elettromotore, assicurano la ripartizione variabile della coppia anche quando il guidatore rilascia il pedale dell'acceleratore. La BMW X6 è la prima automobile del mondo in cui viene raggiunto un effetto stabilizzante indipendentemente dallo stato di carico del motore.

Inoltre, il Dynamic Performance Control ottimizza anche la trazione su fondi stradali scivolosi. La possibilità di ripartire la potenza in modo mirato tra le due ruote posteriori promuove la spinta nelle situazioni in cui la vettura si trova su un fondo stradale irregolare, ad esempio al bordo della carreggiata con una metà sull'asfalto e l'altra su un terreno coperto di neve. Delle differenze del coefficiente di attrito tra le ruote del lato destro e sinistro della vettura ( $\mu$ -split) vengono compensate dal Dynamic Performance Control attraverso la ripartizione mirata della coppia motrice nell'asse posteriore.

Il guidatore può seguire l'attività del Dynamic Performance Control attraverso la strumentazione combinata. Premendo la leva di comando sullo sterzo è attivabile una rappresentazione grafica che completa le altre visualizzazioni del computer di bordo e la quale informa sulla ripartizione istantanea della coppia motrice. In una rappresentazione simbolica delle quattro ruote motrici dei diagrammi a barre rivelano la potenza convogliata a ognuna delle quattro ruote.

**Il DSC interviene solo nel campo limite**

La differenza delle coppie motrici tra le due ruote posteriori impostata dal Dynamic Performance Control può ammontare fino a 1.800 Newtonmetri. Per il guidatore questo intervento si traduce in un aumento sensibile dell'agilità, della trazione e della stabilità di guida. Inoltre, egli riconosce l'efficienza del Dynamic Performance Control perché si riduce fortemente la frequenza degli interventi del DSC. La coppia motrice è pienamente sfruttabile

per un periodo prolungato, l'intervento frenante su singole ruote da parte del DSC o la riduzione della potenza del motore si manifestano solo quando viene raggiunto il campo limite della fisica.

Oltre a questi effetti stabilizzanti, il DSC della nuova BMW X6 comprende una serie di funzioni che promuovono la guida sicura e dinamica. A titolo esemplare siano citati il sistema antibloccaggio (ABS), il Controllo automatico di stabilità (ASC), il controllo di stabilità del rimorchio, l'assistente per la guida in discesa Hill Descent Control (HDC), il Controllo dinamico dei freni (DBC) che massimizza automaticamente la pressione dei freni in caso di necessità, l'assistente di frenata in curva Cornering Brake Control (CBC) e il controllo della regolazione di velocità con funzione frenante. Grazie al blocco elettronico del differenziale Automatic Differential Brake (ADB) viene realizzata una funzione di bloccaggio trasversale: attraverso un aumento della pressione dei freni viene evitato ad altissime temperature dei freni il cosiddetto effetto di fading, cioè di calo del potere decelerante. La funzione freni asciutti ne ottimizza l'efficienza sul bagnato. Inoltre, l'assistente di partenza aiuta nell'avviamento in salita. La nuova BMW X6 monta un freno di stazionamento ad effetto elettromeccanico ed idraulico, attivabile e apribile premendo un tasto. L'elevato potenziale dinamico della BMW X6 viene considerato dal Controllo dinamico della trazione (DTC), una modalità speciale del DSC. Il sistema eleva le soglie di intervento del DSC e consente così una guida particolarmente attiva e facilitata, attraverso un leggero slittamento delle ruote motrici, la partenza sulla sabbia o su fondi stradali coperti di neve.

L'impianto frenante ad alte prestazioni della BMW X6 che viene supportato dalle numerose funzioni del DSC assicura in ogni situazione dei valori di decelerazione eccellenti, grazie ai quattro dischi ventilati di cui è dotato. Nel modello top di gamma, la BMW X6 xDrive50i, dei nuovi freni in lega leggera da 385 millimetri e pinze fisse di alluminio sia sull'asse anteriore che posteriore garantiscono la massima resistenza e il più elevato comfort di frenata. I dischi dei freni in lega leggera sono uniti a una tazza di alluminio tramite rivettatura. Questo principio brevettato da BMW e utilizzato nel frattempo anche da altre case automobilistiche determina una netta riduzione delle masse non sospese e previene una deformazione termica dei dischi anche in caso di sollecitazione estrema dell'impianto frenante.

### **Active Steering per una guida sportiva e confortevole**

Lo sterzo a pignone e cremagliera della BMW X6 varia la demoltiplicazione in dipendenza dell'angolo di sterzo, consentendo così in ogni momento di gestire con successo le varie situazioni di guida. Grazie alla servoassistenza costante, lo sterzo supporta il controllo perfetto della vettura anche a velocità

sostenute. In curva il guidatore percepisce uno sterzo più diretto. Il rapporto di demoltiplicazione calcolato in base all'angolo di sterzata promuove inoltre uno stile di guida dinamico.

A richiesta, la BMW X6 può essere equipaggiata con Active Steering. Il sistema sviluppato da BMW offre il rapporto di demoltiplicazione ottimale a ogni velocità. Fino a una velocità di 90 km/h predomina un comportamento di guida diretto, richiesto soprattutto per una guida sportiva. Quando si eseguono invece delle manovre di parcheggio, due giri di volante sono sufficienti per effettuare una sterzata completa. A velocità superiori la demoltiplicazione di Active Steering diviene progressivamente più indiretta, così da promuovere una guida in rettilineo sicura e, conseguentemente, il comfort di guida.

Nella BMW X6 Active Steering è combinato al Servotronic e contribuisce a stabilizzare la vettura in caso di sovrasterzo in curva o di manovre di frenata particolarmente impegnative. Ad esempio, quando l'automobile viene frenata su fondi stradali differenti (frenata  $\mu$ -split) attraverso un leggero impulso nella direzione opposta viene evitato lo sbandamento della vettura.

### **Esclusivo: Adaptive Drive con transfer di dati via FlexRay**

Un'altra esclusività nel segmento dei modelli BMW della gamma X è il controllo combinato degli ammortizzatori e delle barre stabilizzatrici da parte di Adaptive Drive, disponibile come optional. La combinazione della stabilizzazione attiva antirollio e della regolazione variabile degli ammortizzatori determina nella BMW X6 un comportamento di guida impeccabile.

Attraverso una serie di sensori Adaptive Drive rileva e calcola permanentemente i dati sulla velocità, l'angolo di sterzata, l'accelerazione longitudinale e trasversale, l'accelerazione della sovrastruttura e delle ruote, così come l'altezza. In base a queste informazioni vengono comandati gli attuatori degli stabilizzatori e le valvole elettromagnetiche degli ammortizzatori che adattano a loro volta l'inclinazione laterale e l'ammortizzazione alla situazione istantanea. Premendo un tasto è possibile passare da una taratura sportiva di Adaptive Drive a un'impostazione più confortevole.

Per assicurare un coordinamento veloce e affidabile dei singoli interventi, Adaptive Drive utilizza il sistema di transfer di dati FlexRay. Il sistema sviluppato fino alla produzione di serie da un consorzio in cui BMW ha assunto un ruolo centrale è caratterizzato da una capacità di trasferimento dati finora mai raggiunta. BMW è la prima casa automobilistica del mondo a utilizzare la tecnologia FlexRay nella propria produzione di serie.

## **Un'elevata dinamica è assicurata con due motori a benzina e due motori diesel**

La superiorità dell'assetto della BMW X6 consente di trasformare in ogni situazione e su ogni fondo stradale l'altissima forza motrice in modo sicuro in dinamica di guida. I motori offerti per la prima Sports Activity Coupé definiscono nelle loro rispettive categorie di potenza i parametri di riferimento a livello di spiegamento di potenza, di rotondità di funzionamento e di efficienza. I due propulsori a benzina con sovralimentazione Twin Turbo e i due motori diesel in alluminio riflettono lo stato della tecnica motoristica. Lo spettro di potenza varia da 173 kW/235 CV a 300 kW/407 CV.

Il modello top di gamma BMW X6 xDrive50i viene alimentato da un nuovissimo motore a otto cilindri. Il più potente propulsore a sei cilindri nel portafoglio motori della casa automobilistica premium tedesca è montato nella BMW X6 xDrive35i. Entrambi i motori a benzina offrono delle caratteristiche di potenza e di efficienza ottimizzate dalla combinazione di tecnologia Twin Turbo e High Precision Injection, un'esclusività di BMW. Il principio applicato per la prima volta nel sei cilindri in linea di combinare due turbo-compressori con l'iniezione diretta di benzina viene utilizzato anche nel nuovo motore V8. La BMW X6 xDrive35d debutta con il propulsore diesel a sei cilindri più sportivo del mondo. Ma anche la BMW X6 xDrive30d equipaggiata con un diesel in alluminio con iniezione Common Rail della terza generazione raggiunge delle prestazioni comparabili a quelle di una vera automobile sportiva, marcando al contempo un livello di efficienza unico nel segmento dei modelli BMW della gamma X.

### **Una categoria a sé:**

#### **il nuovo motore a otto cilindri con sovralimentazione Twin Turbo**

L'eccellenza è la loro caratteristica principale: questo vale sia per i modelli BMW della gamma X che per i motori a otto cilindri di BMW. La BMW X6 arricchisce la famiglia dei modelli BMW della gamma X di una variante altamente dinamica. E dunque più che giusto che nella prima Sports Activity Coupé del mondo celebri la propria anteprima mondiale un motore a otto cilindri particolarmente sportivo. Il nuovo motore V8 con sovralimentazione Twin Turbo e iniezione diretta di benzina (High Precision Injection) eroga da una cilindrata di 4,4 litri una potenza di 300 kW/407 CV a un regime tra i 5.500 e i 6.400 giri/min. La coppia raggiunge un valore massimo di 600 Newtonmetri, disponibile tra i 1.750 e i 4.500 giri/min. La risultante spinta intensa e di lunga durata è il risultato della combinazione tra la tecnologia Twin Turbo e la High Precision Injection che ha già dimostrato la propria validità nel più potente sei cilindri in linea di BMW. Anche nel nuovo V8 l'effetto di raffreddamento del carburante iniettato direttamente consente di

realizzare un rapporto di compressione estremamente elevato per un motore turbo. Questa configurazione aumenta ulteriormente il rendimento del propulsore.

Una novità tecnica è costituita dalla configurazione dei turbocompressori e dei catalizzatori, inseriti nello spazio a V tra le bancate dei cilindri; in questo modo è stato possibile realizzare una costruzione molto compatta che ha reso però necessario un riposizionamento dei condotti di aspirazione e di scarico. La conseguenza sono state una riduzione della lunghezza dei tubi e delle sezioni maggiorate, in modo di minimizzare le perdite di pressione sul lato di aspirazione e di scarico.

Il motore V8 in alluminio sviluppato per la BMW X6 esalta le caratteristiche che contraddistinguono i propulsori a otto cilindri in una variante altamente sportiva. L'elasticità disponibile già a regimi bassi viene combinata con un'enorme spinta di lunga durata. La BMW X6 xDrive50i raggiunge in solo 5,4 secondi la velocità di 100 km/h. Anche nei campi di velocità superiori le riserve di potenza sono sempre sufficienti per realizzare un'affascinante progressione. Il valore massimo definito dall'elettronica del motore viene raggiunto solo a 250 km/h.

### **Primo motore a otto cilindri a benzina con Twin Turbo**

Le caratteristiche di potenza del nuovo motore V8 sono dovute essenzialmente alla tecnologia Twin Turbo. Per la prima volta, l'utilizzo di due turbocompressori rappresenta una soluzione altamente efficiente per aumentare la potenza e la coppia. I due turbocompressori approvvigionano dell'aria compressa alle due bancate di cilindri. Il risultato è un'incredibile rapidità di risposta del motore. Analogamente al motore sei cilindri in linea con Twin Turbo, non esiste più il tipico turbo lag dei motori sovralimentati, cioè il periodo di tempo necessario fino allo spiegamento dell'effetto di incremento di potenza del compressore. In più, il motore offre una progressione esemplare. Le sue caratteristiche di potenza sono simili a quelle di un motore aspirato nettamente più grande, ma il peso del basamento in alluminio è decisamente più basso.

Ma non solo l'ingombro e il peso, bensì anche il consumo di carburante del nuovo propulsore V8 si attestano a un livello incredibilmente basso per i motori di questa categoria di potenza. Un fattore decisivo per i bassi valori di consumo di carburante dei motori BMW è il comando variabile degli alberi a camme Doppio VANOS che eroga inoltre una coppia estremamente alta già a bassi regimi. Inoltre, la High Precision Injection detiene la funzione centrale nel concetto di gestione efficiente del carburante. La seconda generazione dell'iniezione diretta di benzina funziona con degli iniettori

piezoelettrici montati nella testata cilindri nelle vicinanze immediate delle candele, i quali alimentano il carburante nelle camere di combustione a una pressione di 200 bar. Questa configurazione assicura un dosaggio estremamente preciso del carburante e ha inoltre un impatto positivo sui valori delle emissioni e sull'acustica del motore. Il motore soddisfa i valori di orientamento della norma antinquinamento statunitense ULEV II e i limiti della classifica europea Euro5.

Il nuovo propulsore V8 è il più efficiente della propria categoria: completato da una serie di interventi sviluppati nell'ambito di BMW EfficientDynamics esso realizza nella BMW X6 xDrive50i dei valori di consumo di carburante e delle emissioni notevolmente inferiori a quelli delle vetture a otto cilindri della concorrenza dei modelli BMW della gamma X. Il consumo medio di carburante misurato nel ciclo di prova combinato è di 12,5 litri per 100 chilometri, il valore di CO<sub>2</sub> è di 299 grammi per chilometro.

### **Il più potente motore sei cilindri in linea è stato montato nella prima Sports Activity Coupé**

La seconda variante di motore a benzina della BMW X6 viene alimentata dal più potente motore sei cilindri in linea del portafoglio motori di BMW. Il propulsore della BMW X6 xDrive35i eroga 225 kW/306 CV da una cilindrata di 3,0 litri. Questo valore massimo viene raggiunto nel campo di regime tra i 5.800 e i 6.250 giri/min, mentre la coppia massima di 400 Newtonmetri è disponibile già tra i 1.300 e i 5.000 giri/min. La spinta del sei cilindri è disponibile già a un regime molto basso per un motore a benzina ed è costante in un ampio campo di regime. Parallelamente al nuovo propulsore V8, anche nel motore della BMW X6 xDrive35i la combinazione esclusiva di sovralimentazione Twin Turbo e di High Precision Injection assicura delle caratteristiche di potenza incomparabili e un'economia di gestione impressionante, soprattutto se messa in relazione al potenziale dinamico.

Nel sei cilindri in linea con Twin Turbo ognuno dei due turbocompressori a gas di scarico alimenta tre cilindri con dell'aria compressa. Anche in questo motore il basso momento d'inerzia dei compressori di dimensioni relativamente compatte ottimizza la rapidità di risposta. Già a regimi bassi viene formata immediatamente la pressione di sovralimentazione. La conseguenza è un aumento di potenza e di coppia, supportato ulteriormente dal controllo variabile degli alberi a camme Doppio VANOS. Questa caratteristica dei motori a benzina BMW Twin Turbo si traduce per il guidatore in un'elasticità eccezionale. Il propulsore dispone immediatamente di un'elevata coppia per realizzare l'accelerazione, la quale resta disponibile in un ampio campo di regime.

Lo spiegamento dinamico della potenza viene favorito anche dal rapporto di compressione più elevato del motore, reso possibile dalla High Precision Injection. Il raffreddamento della miscela determinato dall'iniezione diretta del carburante consente di realizzare un rapporto di compressione superiore a quello di un motore turbo con iniezione nel collettore di aspirazione. Conseguentemente, anche il rendimento del motore è superiore: aumenta la potenza e cala il consumo di carburante. Inoltre, la posizione centrale degli iniettori piezoelettrici tra le singole valvole e la loro vicinanza alla candela consente anche nel motore sei cilindri in linea con High Precision Injection di dosare con la massima precisione il carburante da iniettare.

Lo spiegamento di potenza del sei cilindri in linea con Twin Turbo e High Precision Injection ha raggiunto un livello realizzabile in passato solo con dei motori di cilindrata nettamente superiore. Ma il più potente sei cilindri di BMW offre dei valori di consumo nettamente inferiori. Anche il peso del motore equipaggiato con un basamento in alluminio è molto più leggero, così da promuovere ulteriormente l'agilità della vettura. La BMW X6 xDrive35i accelera da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi, la velocità massima ammonta a 240 km/h. Nel ciclo di prova combinato il consumo medio di carburante è di 10,9 litri per 100 chilometri. Il valore di CO<sub>2</sub> ammonta a 262 grammi per chilometro.

### **La massima potenza diesel: sei cilindri in linea con Variable Twin Turbo**

Due turbocompressori, iniezione diretta di carburante, la massima sportività – il più potente motore diesel disponibile per la BMW X6 ha molto in comune con i due propulsori a benzina. Anche il sei cilindri diesel da 3,0 litri con Variable Twin Turbo (VTT) è un motore di punta che eroga 210 kW/286 CV a 4.400 giri/min. e si posiziona così come il propulsore più sportivo della propria categoria. Al contempo, il motore della BMW X6 xDrive35d offre delle caratteristiche e dei dettagli tecnici unici che lo rendono inconfondibile.

Questo straordinario propulsore sottolinea la competenza di BMW nello sviluppo di motori diesel. Equipaggiato con un basamento di alluminio, sovralimentazione VTT e iniezione Common-Rail della terza generazione ed iniettori piezoelettrici, il motore offre le premesse ideali per combinare una progressione impressionante con un la massima efficienza. Con un peso DIN di 194 chilogrammi il diesel ad alte prestazioni pesa circa 50 chilogrammi in meno di un otto cilindri di pari potenza, promuovendo così il carattere dinamico della BMW X6 xDrive35d. L'accelerazione da 0 a 100 km/h richiede solo 6,9 secondi. La velocità massima ammonta a 236 km/h. In base alle prestazioni di guida, anche il consumo medio di carburante di 8,3 litri per 100 chilometri misurato nel ciclo combinato è più che convincente.

L'impressionante rendimento è soprattutto il risultato del sistema Variable Twin Turbo. Nella sovralimentazione VTT a bassi regimi entra prima in funzione il piccolo compressore. Grazie al basso momento d'inerzia, esso sviluppa spontaneamente il proprio effetto di incremento della potenza già al più leggero movimento del pedale dell'acceleratore, senza alcun ritardo. Con l'aumentare del regime entra in funzione anche il secondo compressore, di dimensioni superiori. Già a 1.750 giri/min. viene raggiunta la coppia massima di 580 Newtonmetri. L'interazione dei due compressori viene comandata da una potente elettronica del motore.

### **Elastico ed efficiente:**

#### **motore sei cilindri diesel con turbina a geometria variabile**

La seconda variante diesel ad esercizio particolarmente economico è la BMW X6 xDrive30d, alimentata da un motore 3,0 litri sei cilindri in linea con basamento interamente in alluminio e iniezione diretta di carburante Common-Rail della terza generazione. Il turbocompressore presenta una geometria variabile sul lato aspirazione che assicura un forte spiegamento di potenza, ma sempre adattato alla situazione di guida. Il funzionamento efficiente del compressore aumenta sia la potenza che la coppia del motore a gasolio. A 4.000 giri/min. vengono erogati 173 kW/235 CV. La coppia massima di 520 Newtonmetri è richiamabile già a 2.000 giri/min. Il sistema di iniezione Common-Rail funzionante con iniettori piezoelettrici garantisce anche in questa variante del motore 3,0 litri diesel uno spiegamento di potenza e un'elevata efficienza, abbinati a un'eccellente rotondità di funzionamento. La BMW X6 xDrive30d accelera da 0 a 100 km/h in 8,0 secondi e raggiunge la velocità massima di 210 km/h (220 km/h con taratura per alte velocità, disponibile come optional). Con un consumo medio di 8,2 litri di gasolio per 100 chilometri nel ciclo di prova combinato e una risultante autonomia di 1.035 chilometri la BMW X6 xDrive30d definisce dei benchmark nella categoria dei modelli BMW della gamma X.

Al fine di ottimizzare il comportamento delle emissioni, i motori diesel di entrambe le categorie di potenza sono equipaggiati con un filtro antiparticolato diesel dell'ultima generazione e con un catalizzatore a ossidazione, montati in un carter unico. L'unità di depurazione dei gas di scarico è stata inserita nelle vicinanze immediate del motore e raggiunge la temperatura di esercizio immediatamente dopo l'avviamento, così da sviluppare il proprio effetto molto rapidamente. Il filtro antiparticolato è esente da manutenzione e si rigenera attraverso la combustione del particolato diesel. La funzione del filtro è assicurata in tutti i campi di regime e di carico senza influenzare negativamente la potenza del motore o il consumo di carburante. Il valore di CO<sub>2</sub> della BMW X6 xDrive35d è di 220 grammi per chilometro, mentre la BMW X6 xDrive30d raggiunge 217 grammi per chilometro.

La BMW X6 xDrive35d e la BMW X6 xDrive30d dispongono di un sistema di protezione contro il rabbocco erroneo di benzina. A questo scopo, in entrambi i modelli il bocchettone di riempimento del serbatoio è stato completato da un nottolino di bloccaggio apribile solo con l'erogatore di gasolio, di diametro maggiore. In questo modo viene escluso il riempimento del serbatoio con della benzina che potrebbe subentrare quando il guidatore non conosce bene la vettura, ad esempio in caso di noleggio. In tutte le stazioni di rifornimento con erogatori a norma l'inserimento erroneo dell'erogatore di benzina dal diametro inferiore non comporta nessuna conseguenza.

### **BMW EfficientDynamics: numerosi equipaggiamenti di serie per ridurre i valori di consumo e delle emissioni**

Grazie a una serie di misure di incremento dell'efficienza nella zona del motore, tutte le varianti della nuova BMW X6 sono concepite per offrire di serie un rapporto particolarmente vantaggioso tra potenza ed economia di esercizio. Ad esempio, il recupero dell'energia di frenata assicura in tutte le motorizzazioni una gestione intelligente del flusso di energia: la produzione della corrente per la rete di bordo viene concentrata alle fasi di rilascio e di frenata. La batteria della vettura viene caricata senza dovere consumare della potenza del motore e, conseguentemente, dell'energia del carburante. Durante le fasi di accelerazione del motore l'alternatore è di norma staccato. Oltre a una produzione di corrente elettrica particolarmente efficiente, nelle fasi di accelerazione il sistema offre una maggiore forza motrice da trasformare in dinamica di guida.

Inoltre, l'efficienza della BMW X6 viene ulteriormente ottimizzata dal comando dei gruppi secondari in dipendenza del fabbisogno. Ad esempio, l'assorbimento di potenza della pompa del carburante e del servosterzo è fortemente riducibile in base allo stato di guida, così da risparmiare dell'energia. La trasmissione a cinghia del compressore del climatizzatore è munita di una frizione. Quando viene spento il climatizzatore il compressore si stacca automaticamente, così da minimizzare la coppia di trascinamento del compressore. In aggiunta ai pneumatici a resistenza al rotolamento ridotta, l'efficienza è stata aumentata ottimizzando l'aerodinamica. Le alette di raffreddamento montate dietro il doppio rene BMW e nella presa d'aria sottostante sono a comando elettronico. Quando sono chiuse cala la resistenza aerodinamica della vettura: per questo motivo le alette di raffreddamento vengono aperte solo quando aumenta il fabbisogno di raffreddamento.

### **Un cambio automatico sportivo**

La trasmissione di potenza della BMW X6 avviene di serie attraverso un cambio automatico ottimizzato a sei rapporti dalle caratteristiche di cambio-marcia altamente sportive. Il cambio automatico esegue la selezione di marcia con una rapidità, precisione ed efficienza impareggiabili, incrementando non solo il comfort ma soprattutto la dinamica di guida della BMW X6. In più, nel cambio automatico a sei rapporti il collegamento diretto al motore con il convertitore di coppia che funziona quasi esente da slittamento e la precisione della selezione di marcia supportano un esercizio particolarmente economico del motore.

Il cambio automatico viene comandato da un selettore di marcia elettronico oppure attraverso i paddles al volante. Lo schema di cambiata del selettore presenta la configurazione tradizionale delle trasmissioni automatiche; l'unica differenza è che il selettore ritorna alla sua posizione originale dopo ogni azionamento. Il controllo del cambio non avviene meccanicamente ma attraverso dei segnali elettrici. La posizione di parcheggio viene inserita premendo il tasto P che si trova nella sezione superiore del selettore. Per attivare la selezione manuale delle marce è sufficiente spostare il selettore verso sinistra. Le marce sono innestabili manualmente in modo sequenziale con l'aiuto del selettore di marcia oppure attraverso i bilancieri del volante. Spostando leggermente indietro uno dei paddles si sale di marcia, premendolo in avanti si passa al rapporto inferiore. Utilizzando i paddles il guidatore può esaudirsi immediatamente il desiderio di passare al cambio-marcia manuale. Non appena egli attiva uno dei paddles il sistema passa dal programma automatico alla modalità manuale.

### **Il light-weight design aumenta la dinamica e la robustezza**

Come tutti gli altri modelli BMW della gamma X, anche la BMW X6 si presenta con una scocca particolarmente resistente alle torsioni. Al fine di realizzare un'elevata robustezza a un peso possibilmente contenuto, gli ingegneri hanno puntato nel loro lavoro di sviluppo con coerenza sul light-weight design. Sia la selezione dei materiali che la configurazione e la geometria dei longheroni e delle traverse, dei bracci e dei supporti si basano su un concetto che punta sulla massima sicurezza anticrash, ma anche sul più alto livello di agilità della vettura.

Al fine di ottimizzare la sicurezza passiva, già nello sviluppo della scocca è stata dedicata particolare attenzione a costruire un abitacolo estremamente stabile. Le forze che agiscono in caso di un incidente vengono convogliate dal supporto del motore e dall'autotelaio lungo diversi percorsi di carico, così da evitare una sollecitazione estrema delle strutture portanti. Nell'abitacolo della BMW X6 l'equipaggiamento di serie comprende gli airbag frontali,

per il bacino e il torace, così come gli airbag laterali a tendina. Questi si gonfiano emergendo dal rivestimento del primo montante e del cielo del tetto e proteggono sia gli occupanti anteriori che posteriori contro delle lesioni. La nuova BMW X6 è equipaggiata in tutti i posti con cinture automatiche di sicurezza a tre punti. I sistemi di ritenuta comprendono il limitatore di ritenzione e nei sedili anteriori la funzione di tendicintura. Per proteggere gli occupanti in caso di un urto posteriore i sedili anteriori della BMW X6 sono equipaggiati serie con poggiatesta attivi anticrash. In più, nei sedili posteriori gli ancoraggi ISOFIX per i seggiolini dei bambini sono di serie. Tutti i sistemi di ritenzione vengono comandati da un'elettronica centrale di sicurezza che considera il tipo e la gravità della collisione e attiva gli elementi più efficienti. Gli airbag frontali hanno un generatore di gas bistadio, così da essere attivabili ad intensità differenti, a seconda della gravità dell'urto.

In caso di imminente capottamento, il sistema di sensori di Roll-over assicura il gonfiaggio degli airbag a tendina e l'attivazione dei tendicintura. Il collegamento in rete dei sensori con il sistema di regolazione dell'assetto DSC garantisce un funzionamento del sistema veloce e sempre adeguato alla situazione specifica. Al fine di evitare dei tamponamenti, anche la nuova BMW X6 è equipaggiata con una luce dei freni bistadio.

### **Una visione ottimale: proiettori bixeno di serie**

I proiettori bixeno di serie della BMW X6 non assicurano solo un'illuminazione ottimale della strada al buio, ma attraverso gli anelli luminosi mettono a disposizione anche una pratica e piacevole luce diurna che aumenta la riconoscibilità della vettura anche a grande distanza. Inoltre, il disegno della luce diurna la identifica immediatamente come una BMW. La BMW X6 è equipaggiata di serie con un sensore delle luci che attiva automaticamente le luci anabbaglianti, in dipendenza delle condizioni di visibilità esterne. Inoltre, sono montati di serie: un sensore pioggia che registra l'intensità delle precipitazioni e vi adatta automaticamente le battute dei tergicristalli e un sensore solare che fornisce al climatizzatore automatico delle informazioni sull'intensità della radiazione del sole.

Un comfort supplementare per la guida notturna viene offerto dall'Assistente fari abbaglianti, disponibile a richiesta. Il sistema commuta automaticamente alla luce anabbagliante quando si avvicina del traffico incrociante oppure la distanza rispetto alla vettura che precede è inferiore a un valore predefinito. Inoltre, i fari fendinebbia assumono la funzione di luce di svolta. In ogni processo di svolta il loro cono di luce viene deviato lateralmente da una parabola la quale illumina la strada nella direzione impostata con il volante.

La Regolazione della velocità con funzione frenante, fornibile come optional, influenza la gestione motore, la selezione della marcia e i freni, così da mantenere costante la velocità impostata dal guidatore. Il sistema registra permanentemente i valori di accelerazione trasversale della vettura e provvede, in caso di necessità, a una riduzione della velocità, in modo di evitare delle limitazioni del comfort nella guida in curva. Inoltre, il sistema supporta la guida controllata in discesa, anche con un rimorchio, qualora necessario anche intervenendo sui freni.

Al fine di controllare le funzioni di navigazione, climatizzazione, entertainment e comunicazione, la BMW X6 è equipaggiata di serie con il concetto di comando BMW iDrive. Le impostazioni di comfort e di comunicazione vengono eseguite girando, spostando e premendo l'iDrive Controller montato nella consolle centrale; la funzione selezionata e le relative opzioni sono visualizzate dal Control Display. Per semplificare i comandi sono disponibili otto tasti Preferiti a programmazione individuale. Premendo semplicemente un pulsante si caricano comodamente i numeri telefonici più utilizzati, una destinazione frequente o la stazione radio preferita.

A richiesta, le informazioni principali sulla guida si lasciano proiettare attraverso il Head-Up-Display in una posizione particolarmente ergonomica, sul parabrezza. Le velocità di marcia, delle informazioni relative alla navigazione, dati sulla regolazione della velocità e avvertimenti del sistema Check Control sono rappresentati nel campo visivo diretto del guidatore.

### **Esclusivi ed innovativi: gli optional**

Il comfort di viaggio nella BMW X6 è potenziabile con dei sistemi audio e di navigazione di alta qualità. Un videosistema con DVD per i passeggeri posteriori, un lettore CD o DVD integrato nel cassetto portaguanti e l'innovativo sistema audio multicanale fanno parte delle soluzioni più sofisticate nel campo dei sistemi di entertainment mobile. Già la versione di base del sistema audio comprende sei altoparlanti, mentre il sistema HiFi Professional, concepito per la riproduzione di fonti audio multicanale, è composto da 16 altoparlanti. Grazie al connettore AUX-In di serie o all'interfaccia USB, disponibile a richiesta, è possibile riprodurre della musica da fonti audio come MP3-player attraverso gli altoparlanti della vettura. Tutti i CD-drive disponibili per la BMW X6 sono adatti alla riproduzione di brani in formato MP3. Inoltre, sono disponibili il portale Internet mobile BMW Online e il servizio telematico BMW Assist.

Inoltre, per la BMW X6 vengono offerti i BMW TeleServices. Le funzioni si estendono dal TeleService Call automatico al TeleService Call manuale fino alla diagnosi BMW TeleService e all'Assistenza TeleService. Quando

è attivo il TeleService Call automatico, la vettura rileva automaticamente, attraverso il sistema di diagnosi On-Board Condition Based Service (CBS) il tipo e il tempo del fabbisogno di assistenza. Per concordare l'appuntamento in officina i dati relativi all'olio motore, al liquido dei freni, ai dischi e alle pastiglie dei freni e ad altri componenti soggetti ad usura sono trasferibili al Service Partner BMW via telefono. In caso di difetti dell'elettronica, la diagnosi di BMW TeleService consente di trasmettere i codici dei difetti al Servizio di cortesia BMW. Quando la causa del difetto può essere eliminata attraverso un reset del software della rispettiva centralina, la Centrale del Servizio di cortesia BMW può trasmettere direttamente il relativo comando alla vettura.

Per completare il sistema di Park Distance Control (PDC) della BMW X6 viene offerta una videocamera di retromarcia. Il videosistema facilita il parcheggio e le manovre in strade strette o a visibilità limitata. La videocamera di retromarcia viene attivata premendo un pulsante oppure automaticamente al momento d'inserimento della retromarcia e del PDC.

In alternativa al climatizzatore automatico di serie, la BMW X6 è fornibile anche con una regolazione individuale della temperatura. Il climatizzatore automatico a due zone consente la regolazione separata della temperatura e della diffusione d'aria sul lato del guidatore e del passeggero. Il climatizzatore automatico a quattro zone estende questa possibilità anche alla zona posteriore dove la regolazione avviene tramite dei comandi separati. Una sensazione di spaziosità del tutto particolare la offre il tetto scorrevole di vetro. L'azionamento elettrico del grande tetto scorrevole con binari interni è attivabile tramite un pulsante dell'abitacolo o la chiave della vettura.

Con la presentazione della BMW X6 BMW dimostra nuovamente la propria competenza nello sviluppo di nuovi concetti automobilistici. La prima Sports Activity Coupé del mondo interpreta la tipica sportività del marchio in una chiave completamente nuova. Al contempo, la famiglia dei modelli BMW della gamma X viene arricchita di una variante molto affascinante. Già la BMW X5 aveva dimostrato che la dinamica di guida sarebbe divenuto un criterio decisivo nella sua categoria di appartenenza. La BMW X3 ha fatto dell'agilità un ulteriore fattore di successo nel segmento. La prima Sports Activity Coupé del mondo posiziona BMW nuovamente come un costruttore d'avanguardia in un segmento di mercato caratterizzato da un'espansione particolarmente dinamica. Inoltre, la BMW X6 conferma con il proprio concetto e con la tecnica di propulsione l'elevato potere innovativo della casa automobilistica premium tedesca.

## Dati tecnici BMW X6

### X6 xDrive35i, X6 xDrive50i, X6 xDrive30d, X6 xDrive35d

| Carrozzeria                                   |                    | X6 xDrive35i                                                                                                 | X6 xDrive50i                 | X6 xDrive30d                          | X6 xDrive35d                          |
|-----------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Numero porte / posti                          |                    | 5/4                                                                                                          | 5/4                          | 5/4                                   | 5/4                                   |
| Lungh. / largh. / alt. (vuota)                | mm                 | 4877/1983/1690 <sup>1)</sup>                                                                                 | 4877/1983/1690 <sup>1)</sup> | 4877/1983/1690 <sup>1)</sup>          | 4877/1983/1690 <sup>1)</sup>          |
| Passo                                         | mm                 | 2933                                                                                                         | 2933                         | 2933                                  | 2933                                  |
| Carreggiata ant. / post.                      | mm                 | 1644 / 1706                                                                                                  | 1644 / 1706                  | 1644 / 1706                           | 1644 / 1706                           |
| Diametro sterzata                             | m                  | 12,8                                                                                                         | 12,8                         | 12,8                                  | 12,8                                  |
| Capacità serbatoio                            | ca. l              | 85                                                                                                           | 85                           | 85                                    | 85                                    |
| Radiatore con riscaldamento                   | l                  | 10,9                                                                                                         | 17,2                         | 10,4                                  | 10,4                                  |
| Olio motore <sup>4)</sup>                     | l                  | 6,5                                                                                                          | 8,0                          | 7,5                                   | 7,5                                   |
| Olio cambio                                   | l                  | Riempimento a vita                                                                                           | Riempimento a vita           | Riempimento a vita                    | Riempimento a vita                    |
| Olio differenziale                            | l                  | Riempimento a vita                                                                                           | Riempimento a vita           | Riempimento a vita                    | Riempimento a vita                    |
| Massa a vuoto UE (DIN)                        | kg                 | 2145 (2070)                                                                                                  | 2265 (2190)                  | 2150 (2075)                           | 2185 (2110)                           |
| Carico utile                                  | kg                 | 600 (650) <sup>2)</sup>                                                                                      | 650                          | 600 (650) <sup>2)</sup>               | 600 (650) <sup>2)</sup>               |
| Peso complessivo legale                       | kg                 | 2670 (2720) <sup>2)</sup>                                                                                    | 2840                         | 2675 (2725) <sup>2)</sup>             | 2710 (2760) <sup>2)</sup>             |
| Carico per asse ant. / post.                  | kg                 | 1280/1470 (1290/1510) <sup>2)</sup>                                                                          | 1400 / 1520                  | 1280 / 1470 (1290/1510) <sup>2)</sup> | 1320 / 1480 (1330/1520) <sup>2)</sup> |
| Carico trainabile frenato (12%) / non frenato | kg                 | 2700/750                                                                                                     | 3500/750                     | 2700/750                              | 2700/750                              |
| Carico sul tetto / al timone                  | kg                 | 100 / 120                                                                                                    | 100 / 140                    | 100 / 120                             | 100 / 120                             |
| Capacità bagagliaio DIN 70020                 | l                  | 570-1450                                                                                                     | 570-1450                     | 570-1450                              | 570-1450                              |
| Resistenza aerodinamica                       | c <sub>x</sub> x A | 0,34 x 2,82                                                                                                  | 0,36 x 2,82                  | 0,33 x 2,82                           | 0,34 x 2,82                           |
| <b>Motore</b>                                 |                    |                                                                                                              |                              |                                       |                                       |
| Tipo / cilindri / valvole                     |                    | In linea / 6 / 4                                                                                             | V / 8 / 4                    | In linea / 6 / 4                      | In linea / 6 / 4                      |
| Gestione motore                               |                    | MSD81                                                                                                        | MSD85                        | DDE6.2.6                              | DDE6.2.6                              |
| Cilindrata                                    | cmc                | 2979                                                                                                         | 4395                         | 2993                                  | 2993                                  |
| Alesaggio / corsa                             | mm                 | 84,0 / 89,6                                                                                                  | 89,0 / 88,3                  | 84,0 / 90,0                           | 84,0 / 90,0                           |
| Compressione                                  | :1                 | 10,2                                                                                                         | 10,0                         | 17,0                                  | 17,0                                  |
| Carburante                                    |                    | 95-98 ottani                                                                                                 | 95-98 ottani                 | diesel                                | diesel                                |
| Potenza                                       | kW / CV            | 225 / 306                                                                                                    | 300 / 407                    | 173 / 235                             | 210 / 286                             |
| a giri                                        | giri/min           | 5800-6250                                                                                                    | 5500-6400                    | 4000                                  | 4400                                  |
| Coppia                                        | Nm                 | 400                                                                                                          | 600                          | 520                                   | 580                                   |
| a giri                                        | giri/min           | 1300-5000                                                                                                    | 1750-4500                    | 2000-2750                             | 1750-2250                             |
| <b>Impianto elettrico</b>                     |                    |                                                                                                              |                              |                                       |                                       |
| Batteria / sede                               | Ah / -             | 90 / bagagliaio                                                                                              | 90 / bagagliaio              | 90 / bagagliaio                       | 90 / bagagliaio                       |
| Alternatore                                   | A / W              | 210 / 2940                                                                                                   | 210 / 2940                   | 170 / 2380                            | 170 / 2380                            |
| <b>Autotelaio</b>                             |                    |                                                                                                              |                              |                                       |                                       |
| Sospensione anteriore                         |                    | asse a bracci trasversali sovrapposti; piccolo braccio a terra negativo; compensazione beccheggio in frenata |                              |                                       |                                       |
| Sospensione posteriore                        |                    | asse Integral; sospensioni con compensazione beccheggio in partenza e frenata                                |                              |                                       |                                       |
| Freno a disco anteriore                       | mm                 | pinza flottante 2 pistoncini                                                                                 | pinza 1 pistoncino           | pinza flottante 1 pistoncino          | pinza flottante 1 pistoncino          |
| Diametro                                      |                    | 365 x 36, ventilati                                                                                          | 385 x 36, ventilati          | 348 x 30, ventilati                   | 365 x 36, ventilati                   |
| Freno a disco posteriore                      |                    | pinza flottante 1 pistoncino                                                                                 |                              |                                       |                                       |
| Diametro                                      | mm                 | 345 x 24, ventilati                                                                                          | 385 x 24, ventilati          | 320 x 20, ventilati                   | 345 x 24, ventilati                   |
| Sistemi di stabilità                          |                    | DCS III (HDC, DBC, ABS, ASC-X, ADB-X, DTC, controllo stabilizzazione rimorchio)                              |                              |                                       |                                       |
| Sterzo                                        |                    | a pignone e cremagliera                                                                                      |                              |                                       |                                       |
| Rapporto demoltiplicazione sterzo             | :1                 | 19,5                                                                                                         | 19,5                         | 19,5                                  | 19,5                                  |
| Cambio                                        |                    | automatico a 6 rapporti con Steptronic, selettore elettronico e paddles al volante                           |                              |                                       |                                       |
| Rapportil                                     | :1                 | 4,171                                                                                                        | 4,171                        | 4,171                                 | 4,171                                 |
| II                                            | :1                 | 2,340                                                                                                        | 2,340                        | 2,340                                 | 2,340                                 |
| III                                           | :1                 | 1,521                                                                                                        | 1,521                        | 1,521                                 | 1,521                                 |
| IV                                            | :1                 | 1,143                                                                                                        | 1,143                        | 1,143                                 | 1,143                                 |
| V                                             | :1                 | 0,867                                                                                                        | 0,867                        | 0,867                                 | 0,867                                 |
| VI                                            | :1                 | 0,691                                                                                                        | 0,691                        | 0,691                                 | 0,691                                 |
| R                                             | :1                 | 3,403                                                                                                        | 3,403                        | 3,403                                 | 3,403                                 |
| Rapporto finale                               | :1                 | 3,909                                                                                                        | 3,636                        | 3,636                                 | 3,636                                 |
| Pneumatici ant. / post.                       |                    | 255/50 R19 107V XL RSC                                                                                       | 255/50 R19 107W XL RSC       | 255/50 R19 107V XL RSC                | 255/50 R19 107V XL RSC                |
| Cerchi ant. / post.                           |                    | lega 9J x 19                                                                                                 | lega 9J x 19                 | lega 9J x 19                          | lega 9J x 19                          |
| <b>Prestazioni</b>                            |                    |                                                                                                              |                              |                                       |                                       |
| Rapp. massa/potenza (DIN vuoto)               | kg/kW              | 9,2                                                                                                          | 7,3                          | 12,0                                  | 10,0                                  |
| Potenza specifica                             | kW/l               | 75,5                                                                                                         | 68,3                         | 57,8                                  | 70,2                                  |
| Accelerazione 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                                  |
| in 4. / 5. 80 - 120 km/h                      | s                  | - / -                                                                                                        | - / -                        | - / -                                 | - / -                                 |
| Velocità massima                              | km/h               | 240                                                                                                          | 250                          | 210 (220) <sup>3)</sup>               | 236                                   |
| <b>Consumo nel ciclo combinato</b>            |                    |                                                                                                              |                              |                                       |                                       |
| urbano                                        | l/100km            | 14,9                                                                                                         | 17,6                         | 10,4                                  | 10,5                                  |
| extraurbano                                   | l/100km            | 8,6                                                                                                          | 9,5                          | 7,0                                   | 7,1                                   |
| complessivo                                   | l/100km            | 10,9                                                                                                         | 12,5                         | 8,2                                   | 8,3                                   |
| CO <sub>2</sub>                               | g/km               | 262                                                                                                          | 299                          | 217                                   | 220                                   |
| <b>Varie</b>                                  |                    |                                                                                                              |                              |                                       |                                       |
| Emissioni                                     |                    | Euro4                                                                                                        | Euro4                        | Euro4                                 | Euro4                                 |
| Angolo di attacco / uscita                    | °                  | 25,1 / 25,5                                                                                                  | 25,1 / 25,5                  | 25,1 / 25,5                           | 25,1 / 25,5                           |
| Angolo di dosso                               | °                  | 19,1                                                                                                         | 19,1                         | 19,1                                  | 19,1                                  |
| Luce da terra massa a vuoto                   | mm                 | 212                                                                                                          | 212                          | 212                                   | 212                                   |
| Traz. integr. perman., ripartizione           |                    | variabile                                                                                                    | variabile                    | variabile                             | variabile                             |

Dati tecnici validi per i mercati ACEA / dati relativi all'omologazione validi in parte solo per la Germania (masse)

1) Altezza incl. mancorrenti: 1699 mm

2) con Adaptive Drive e/o regolazione pneumatica del livello

3) taratura per alte velocità (singoli mercati)

4.) ricambio olio