



Разговор пойдёт о третьем по счёту поколении серийно выпускаемых машин BMW X6. Столь впечатляющие по многим параметрам колёсные агрегаты, как бы это странно не звучало, создаются не в Германии, а в США, стало быть, за океаном. Немцы такие автомобили от чего-то не очень почитают, потому и приобретают немного иные, не столь на вид внушительные. При этом, они всё ж таки решили провести презентацию данной новинки, ведь как ни как, но она является детищем германской фирмы BMW. Исходя из того, что по меркам и вкусам баварцев данный автомобиль не слишком красив, они предпочли назвать его не очень впечатляющим, чему остаётся только искренне удивляться.

Что касается визуальных новшеств вышедшего недавно X6, то по сравнению с его предшественником, их, как говорят, не особо много. У джипа стала больше протяжённость кузова, она выросла на двадцать шесть миллиметров, в итоге, став почти пятиметровой. Ширина тоже немного увеличилась, однако, тоже совсем на чуть-чуть, всего лишь на полтора сантиметра. Высота осталась почти что прежней, потеряв каких-то полсантиметра. Фундаментальной основой, для создания данной, а заодно и предыдущих «шестёрок», является база, взятая от машин пятой серии этой же компании. Изначально в ней устанавливаются вполне обычные пружинные составляющие подвески, однако, доплатив, можно стать обладателем пневматического оборудования данного типа, применение которого сходу делает езду на этом детище немецкого автогиганта намного более комфортной. Также за доплату сверху предлагается оснастить кроссовер приводом на все его четыре колеса, заодно, по возможности добавив размещаемый сзади специальный стабилизатор.

Нюансы комплектации.

Если более детально описать вопрос выбора комплектаций новой версии X6, то в отношении ходовой, а заодно и её в итоге получаемых характеристик, имеется несколько заранее подготовленных и предлагаемых производителем вариаций. Каждая из которых делает машину довольно выражено своеобразной. В одном случае, получается явный внедорожник, обладающий протектором днища и блокиратором расположенного на задней оси дифференциала. Кроме того, можно отдать

предпочтению оснащению, в которое входит заметно жёсткая, похожая на спортивную подвеска, компьютеризировано корректируемый дифференциал и ещё ряд других дополнений. Всё это явно предлагается для тех, кто хочет ездить на джипе, похожем на гоночное авто.

Переходя к описанию силовых установок, приводящих в движение последнюю версию BMW X6, следует сказать, что всего их предлагается четыре штуки: два дизеля и пара бензиновых моторов. Движки, работающие на солярке оба трёхлитровые, несмотря на то, что мощность выдают разительно неодинаковую, в одном случае, двести пятьдесят шесть коней, а в другом, аж целых четыреста. Бензиновые агрегаты будут посильней. Тот, который с объёмом в три рабочих литра, окажется способен выдать тягу равную трёмстам сорока лошадям, ну, а другой, обладающий внутренними объёмными данными на уровне четыре целых, четыре десятых литра, рассчитан на производство максимального усилия, равного пятистам тридцати лошадиным потугам.