



BMW X5 (2007-2013) Diesel

Trendsetter reloaded

Die zweite Generation des BMW X5 (E70) kam 2007 auf den Markt und wurde 2013 durch ein neues Modell (F15) abgelöst. Im Zuge eines Facelifts (bei BMW LCI genannt) im Jahr 2010 gab es leichte optische Retuschen außen, teilweise neuere Motoren, und eine moderne Acht-Gang-Automatik anstatt der bisherigen Sechs-Gang-Automatik. Der große SUV zeichnet sich durch eine sehr gute Verarbeitung aus und überzeugt mit seinem sehr agilen Fahrwerk sportliche Naturen. Ab dem Facelift 2010 überzeugt der X5 in der ADAC Pannenstatistik und im TÜV Mängelreport mit besten Platzierungen, bei der Hauptuntersuchung fällt er durch sehr wenige Mängel auf. Insgesamt ist das Fahrzeug sehr solide gebaut, die Achsgelenke, speziell an der Vorderachse, leiden jedoch unter dem hohen Gewicht des X5 und verschleifen gerne. Außerdem kommt es hin und wieder zu Wassereintritt in den Rückleuchten. Ölverlust ist ein weiteres Problem. In der Anschaffung sind auch gebrauchte X5 nicht gerade günstig. Allerdings sind die Fahrzeuge sehr wertstabil, wodurch sich auch bei einem eventuellen Verkauf wieder ein hoher Preis erzielen lässt. Da das Fahrzeug aber bei Dieben sehr beliebt ist und vielfahrende Geschäftsleute damit häufig teure Unfälle bauen, sind die Einstufungen für die Versicherung sehr teuer, was den Unterhalt insgesamt sehr kostspielig macht.

Empfehlung: Eine klare Empfehlung ist eine der zahlreichen Dieselvarianten. Schon mit dem kleinsten Diesel im 3.0d mit 235 PS ist das Fahrzeug absolut ausreichend und souverän motorisiert. Die stärkeren Varianten (3.0sd, 35d, 40d) gehen etwas besser, sind aber auch teurer. Der seltene M50d ist sehr kostspielig und nur was für echte Liebhaber. Goldene Mitte ist der 30d ab 2010 mit der hervorragenden Acht-Gang-Automatik.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, agiles Fahrverhalten, zuverlässige Technik, wertstabil, kräftige und laufige Motoren
- ⊖ teuer im Unterhalt, sehr teure Versicherung, verschleißanfälliges Fahrwerk

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der Pannenstatistik 2021 schneiden frühe Baujahre des X5 schlecht ab. Erst ab Baujahr 2011 ergeben sich durchschnittliche bis leicht überdurchschnittlich gute Werte. Ähnlich sieht die Lage im TÜV-Report aus. Auch hier fallen ältere Autos mehr auf als jüngere. Bemängelt werden vor allem Ölverlust und ausgeschlagene Achsgelenke.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2007-2011), Einspritzdüse/Injektor (2007-2009), Feststellbremse mechanisch (2007-2010), Generator (2007-2009), Motor allgemein (2008, 2010), Partikelfilter (2009), Starterbatterie (2007)
Rückrufe	<p>9/2007: Die Auslösecharakteristik des Gurtstrammers wird durch ein Softwareupdate optimiert. Nach Angaben von BMW ist der Großteil der Fahrzeuge bereits abgearbeitet. Betroffene Fzg. in Deutschland: 6.000</p> <p>7/2009: Wegen fehlerhaft gefertigter Bremscheiben kann es zu verminderter Bremsleistung und im Extremfall auch zum Bruch der Bremscheiben kommen. Laut Hersteller sind nur wenige Kundenfahrzeuge betroffen, weil die meisten betroffenen Fahrzeuge noch nicht ausgeliefert waren. Die Händler benötigen für den kostenlosen Austausch der Bremscheiben etwa drei Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 100 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>10/2010: Mit Sechszylindermotoren: Wegen defekter Kraftstoffpumpe kann es zum Liegenbleiben (Pannenfall) kommen. Laut Hersteller geht vor Ausgehen des Motors die Motorkontrolle an und danach ist mit erhöhten Lenk- und Bremskräften zu rechnen (Ausfall der Servounterstützung). Die Aktion läuft seit Okt. 2010, die Händler tauschen die Kraftstoffpumpe kostenlos aus. Betroffene Fzg. in Deutschland: 100</p> <p>9/2011: Dieselmotor: Eine fehlerhafte Steckverbindung der Dieselmotorkraftstoffheizung verursacht möglicherweise einen Dauerbetrieb der Dieselfilterheizung. Dadurch schaltet diese nach dem Startvorgang nicht mehr ab und der Dieselmotorkraftstoff heizt sich auf. Dies führt dann entweder zum Entleeren der Batterie (Startprobleme) oder im extremeren Fall zu Brandschäden. Die Händler tauschen die fehlerhafte Steckverbindung und ggf. vorgeschädigte Teile aus. Die Aktion startete im August 2011, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 35.000 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>8/2012: Laut Hersteller kann es wegen eines Bearbeitungsfehlers an der Zahnstangenführung bei laufendem Motor zum Herausdrücken von Hydrauliköl über den Faltenbalg kommen. In Folge würde dann die Lenkkraftunterstützung ausfallen und es wären deutlich höhere Lenkkräfte erforderlich, was je nach Fahrsituation zu Sicherheitsproblemen führen könnte. Die Händler tauschen das komplette Lenkgetriebe aus. Die Aktion ist im August 2012 angelaufen, dauert etwa zwei Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.069 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>12/2012: Mit 3.0-Dieselmotor: Der Befestigungsbolzen am Generator kann bei tiefen Temperaturen brechen. Beim Bruch des Gewindebolzens kann der Antrieb der Kühlmittelpumpe und Servopumpe der Lenkunterstützung ausfallen. Der Aggregateausfall wird dem Autofahrer lt. Hersteller über eine Kontrollleuchte im Display angezeigt. Die Händler tauschen die schadhaften Gewindebolzen aus. Die Aktion läuft seit Nov. 2012 und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 49.000 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>8/2013: 4- und 6-Zylinder Diesel: Durch ein Kontaktproblem wird die Kraftstofffilterheizung nicht deaktiviert und heizt dauerhaft. Dies kann zu einer entladenen Batterie, aber im ungünstigen Fall auch zu Schmorbrand im Motorraum führen. Die Händler tauschen die Filterheizung gegen eine modifizierte Version aus. Die Aktion läuft seit Aug. 2013, dauert etwa zwei Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 34.900 (auch andere Modelle betroffen)</p>

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

03/2007	Einführung neue Generation BMW X5 (E70) und neue Motorvarianten: 3.0si (200 kW/272 PS), 4.8i (261 kW/355 PS) mit Luftfederung hinten und 3.0d (173 kW/235 PS) mit Rußpartikelfilter; neue technische Besonderheiten: Aktivlenkung, Adaptive Drive mit Wankstabilisierung und adaptiven Stoßdämpfern, Head-Up-Display, Komfortzugang (schlüsselloser Zugriff und Motorstart), Tagfahrlicht über Coronaringe und dritte Sitzreihe optional erhältlich
09/2007	Einführung neuer effizienzfördernder Maßnahmen (BMW Efficient Dynamics) mittels verbrauchs- und emissionsreduzierenden Technologien
09/2008	neue Typbezeichnung für alle BMW X-Modelle, z.B. "X5 3.0si" nun "X5 xDrive30i"
10/2009	Einführung Topmodell X5 M, 4.4-Liter-V8 mit Direkteinspritzung und Bi-Turbo (408 kW/555 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
06/2010	Modellpflege und neues Motorenangebot: xDrive35i (225 kW/306 PS), xDrive50i (300 kW/407 PS), xDrive25d (180 kW/245 PS) und xDrive40d (225 kW/306 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; neue Besonderheiten: Speed Limit Info, aktive Geschwindigkeitsregelung
10/2011	Einführung von Ausstattungslinien
04/2012	Dieselvariante xDrive30d mit BluePerformance-Paket erhältlich (NOx-Kat, erfüllt Schadstoffklasse Euro 6)
09/2013	Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell X5 (F15) ab 11/2013

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	SUV
Länge/Breite/Höhe [mm]	4854/1933/1729
Breite mit Spiegeln [mm]	2197
Kofferraumvolumen [l]	620
Dachlast [kg]	100

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	3.0d DPF	xDrive30d	3.0sd DPF	xDrive40d	M50d
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Bauzeitraum	2007-2010	2010-2013	2007-2008	2010-2013	2012-2013
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	6/2993	6/2993	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW/PS]	173/235	180/245	210/286	225/306	280/381
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	520/2000	540/1750	580/1750	600/1500	740/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	8,3	7,6	7,0	6,6	5,4
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	216	210	235	236	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	8,7 l D (NEFZ)	7,4 l D (NEFZ)	8,2 l D (NEFZ)	7,5 l D (NEFZ)	7,5 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	231 g/km	195 g/km	216 g/km	198 g/km	199 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	E	C	D	C	C
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	2700/750	3500/750	2700/750	3500/750	3500/750
Tankinhalt [l]	85,0	85,0	85,0	85,0	85,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	24/24/26	24/24/27	24/26/27	24/26/27	24/26/29
Steuer pro Jahr* [Euro]	463	455	463	461	463
Schadstoffklasse	Euro 4 III	Euro 5	Euro 4 III	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	3.0d DPF	xDrive30d	3.0sd DPF	xDrive40d	M50d
Wartung 1	530	460	530	460	430
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	660	770	640	770	850
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48
Wartung 3	830	-	800	-	-
bei km/Monate	90000/72	-/-	90000/72	-/-	-/-
Wartung 4	660	-	640	-	-
bei km/Monate	120000/ 96	-/-	120000/ 96	-/-	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	840	810	950	840	1440
Bremsscheiben und -beläge hinten	730	730	860	730	860
Auspuffanlage (nach Kat)	1520	1610	1810	1830	1730
Generator	860	970	860	940	1090
Anlasser	640	560	640	590	630

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	3.0d DPF	xDrive30d	3.0sd DPF	xDrive40d	M50d
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	221	231	231	231	231
Betriebskosten (Kraftstoff)	164	143	156	145	145
Werkstatt-/ Reifenkosten	152	159	171	182	233
Gesamtkosten pro Monat	538	533	558	557	609
Gesamtkosten pro km [Cent]	43,0	42,7	44,6	44,6	48,7

Garantien

Der X5 verfügt über keine allgemeine Garantie, es gilt lediglich die gesetzliche Gewährleistungspflicht. BMW gibt jedoch eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine fünfjährige, europaweite Mobilitätsgarantie (bei Einhaltung aller Inspektionen) besteht ebenfalls.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.