

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

Vorwort

Diese Kaufberatung beinhaltet neben den allgemeingültigen Punkten, auf die man beim Kauf eines Gebrauchtwagens achten sollte, auch die speziellen Dinge, auf die man bei einem Citroën XM achten muss. Sie ist sehr detailliert gehalten und weit von einer einfachen Kaufberatung in Form einer Checkliste entfernt. Dies ist beabsichtigt, denn jemand der sich seinen ersten XM anschafft, sollte wissen, worauf er sich einlässt. Ein Citroën XM kann verdammt schnell das Vielfache seines Kaufpreises an Reparaturen verschlingen, wenn man sich nicht auskennt. Um dieses Risiko zu minimieren, habe ich eben diese Kaufberatung geschrieben.

Beim Kauf eines Citroën XM muss man sich vorher im Klaren darüber sein, was man möchte.

- Einen technisch einwandfreien XM?
- Einen optisch einwandfreien XM?
- Oder gar beides in Kombination?

Ein technisch und optisch einwandfreier XM ist wirklich sehr selten zu finden, und wenn man ihn gefunden hat, wissen das meist die Anbieter und verlangen dann auch dementsprechende Preise. Ob die dann immer so gerechtfertigt sind, sei dahingestellt.

Die meisten XM, die angeboten werden, sind entweder optisch oder technisch mehr oder weniger ins Hintertreffen geraten. Auf der technischen Seite spricht man dann gerne vom Reparaturstau.

Egal, was für einen XM man findet, meist sind noch viele Arbeiten zu erledigen.

Ich persönlich kaufe lieber ein technisch besseres Auto, als einen sog. Blender. Denn optische Mängel lassen sich meist kostengünstiger in Eigenregie beheben, als technische.

Die Kaufberatung ist in sechs Teilbereiche gegliedert:

1. [Prüfungen aus dem Innenraum heraus](#)
2. [Besichtigung außen, Räder auf dem Boden](#)
3. [Besichtigung außen, Wagen ist aufgebockt](#)
4. [Das Hydractive I & II-Fahrwerk](#)
5. [Probefahrt](#)
6. [Preisverhandlung](#)

1. Besichtigung Innenraum

Feststellbremse:

Hier sollte man den Mechanismus überprüfen.

Rastet der Sicherungshebel der Feststellbremse ein und lässt sich wieder lösen?

Rastet das Fußpedal der Feststellbremse ein und wenn ja, wie fühlt es sich an? Der Weg darf nicht zu lang sein und muss sich zum Ende hin immer straffer anfühlen.

Fußbremse:

Der XM hat ein hydraulisches Bremssystem, deshalb kann man hier nicht die üblichen Tests durchführen wie bei einem Auto mit Bremskraftverstärker.

Als allgemeingültigen Test sollte man sich jedoch die Pedale genauer anschauen, hier kann man viel aus der Geschichte eines Autos lesen: Passt der Verschleiß der Pedale zum Kilometerstand des Autos? Ein Auto mit erst 100.000 km Laufleistung darf keine allzu sehr abgenutzten Pedalgummis aufweisen.

Auch dürfen sich die Pedale nicht zu sehr seitlich bewegen lassen. Ist dies der Fall, ist das ein Zeichen für starken Verschleiß, was der TÜV gar nicht gerne sieht.

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

Weitere Prüfungen im Fußraum:

Wenn man schon da unten herum kriecht, kann man auch gleich schauen, ob das Bremsventil dicht ist, sprich der Teppich keine LHM-Spuren aufweist.

Auch ein wenig Riechen, ob es im Fußraum muffig oder gar nach Kühlmittel riecht, ist hilfreich. Riecht es muffig, tritt irgendwo Wasser ein. Das kann von einem defekten Gummi der Spritzwanddurchführungen oder einem Loch im Bodenblech herrühren. Riecht es nach Kühlluftigkeit, ist der Wärmetauscher der Heizung defekt; beim XM eine zeitaufwendige Arbeit.

Lenkung:

Es gibt zwei Versionen der Servolenkung beim Citroën XM: Die DIRASS (**DIR**ection **ASS**istée), eine ganz normale servounterstützte Lenkung, die aus der Zentralhydraulik gespeist wird. Und die DIRAVI (**DIR**ection assistée à **RA**ppel **asserVI**), eine geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung mit selbst zurückstellendem Nullpunkt, welche aus der Zentralhydraulik gespeist wird.

Prüfung im Stand DIRASS: Motor aus, es darf nur sehr wenig Spiel in der Lenkung sein. Motor an, die Lenkung muss sich leicht und ohne Ruckeln von ganz links nach ganz rechts und umgekehrt bewegen lassen.

Prüfung im Stand DIRAVI: Motor aus, es ist ein wesentlich größeres Spiel festzustellen und auch normal als bei der DIRASS, da der Druck in der Lenkung fehlt. Motor an, die Lenkung muss sich sehr (wirklich sehr) leicht von ganz links nach ganz rechts bewegen lassen und beim Loslassen des Lenkrades selbständig in Mittelstellung zurückgehen. All das ohne jegliches Ruckeln.

Bitte genau hinhören, auch bei der Probefahrt: Die Befestigungsschrauben der DIRASS Lenkung sind leider etwas unterdimensioniert, so dass diese brechen können. Dies macht sich dann mit einem Knacken in der Lenkung bemerkbar.

Elektrische Helferlein:

Funktioniert alles, was elektrisch im Innenraum zu bedienen ist? Der XM hat in den gehobenen Ausstattungen hier viele elektrische Helferlein, die geprüft werden sollten:

- Elektrische Sitzverstellung vorne. Vor und zurück, hoch und runter, Rückenlehnenverstellung. Bei einigen Ausführungen gibt es auch eine Lordosenverstellung, die gerne defekt ist.
- Elektrische Fensterheber vorne und hinten. Auf die Fensterheber gehe ich nochmal gesondert ein.
- Elektrische Höhenverstellung der Mittelarmlehne. Die funktioniert jedoch nur bei eingeschaltetem Motor.
- Sitzheizung vorne und hinten. Besonders die Heizschlangen der Sitzkissen brennen hier gerne durch. Test nur bei eingeschaltetem Motor möglich. Funktionieren eine oder mehrere Sitzheizungen nicht, kann man dies mit etwas Arbeit selber reparieren: [KLICK!](#)
- Elektrische Spiegelverstellung: Funktioniert sie auf beiden Seiten? Einige Modelle haben eine sog. Rückfahrfunktion, bei der der rechte Spiegel automatisch nach unten verstellt wird, wenn man den Rückwärtsgang einlegt. Sehr selten ist die Funktion des Einklappens der Außenspiegel. Auch dies sollte man dann ggf. prüfen.

Fensterheber:

Die Mechanik der Fensterheber beim XM besteht aus einem Seilsystem, nicht mehr aus einer Schere, wie es vorher üblich war. Den Tribut, den man an die leichtere Konstruktion zahlen muss, ist, dass besonders beim Y4 (ab BJ 1994) der vordere, linke Fensterheber gerne defekt ist. Ersatz ist hier extrem teuer; Stand August 2010: € 596,17! Also genau hinhören und aufpassen, wie sich die Fensterheber verhalten. So kann man einen herannahenden Defekt vielleicht erkennen.

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

Klartextanzeige (Zündung einschalten):

Diese Klartextanzeige ist leider recht anfällig für Pixelfehler. Mit diesem Problem haben aber alle Autohersteller aus den 90ern zu kämpfen. Die Klartextanzeige befindet sich links neben dem Lenkrad. Sind hier Streifen oder nur einzelne Pixel zu sehen, kann man damit leben oder aber mit dieser Anleitung reparieren: [KLICK!](#)

Zeigt die Klartextanzeige gar nichts an, muss sie nicht zwangsläufig defekt sein. Es ist auch möglich, dass nur die Leuchtmittel der Hintergrundbeleuchtung defekt sind. Prüfen kann man das, indem man eine Taschenlampe direkt an das Display hält. Ist nur die Beleuchtung defekt, kann man nun etwas erkennen. Wenn nicht, ist die Klartextanzeige defekt.

Bordcomputer oder Uhr mit Außentemperaturanzeige:

Beide Anzeigen befinden sich, je nach Ausstattungsvariante rechts neben dem Lenkrad. Wird hier nichts angezeigt, ist entweder die Hintergrundbeleuchtung defekt (Test s. o.) oder der Bordcomputer bzw. die Uhr an sich. Bei letzterem hilft nur der Austausch.

Werden nur wirre Zeichen angezeigt, war die Batterie abgeklemmt und man muss erst mit Hilfe einer Kugelschreibermine die Anzeige durch einen Druck in das obere der beiden Löcher neben der Anzeige aktivieren.

Anzeigendisplay der Automatanzeige (falls Automatikgetriebe verbaut):

Das Display der Ganganzeige der Automatik hat genau die gleichen Probleme wie die Klartextanzeige. Funktioniert sie gar nicht, ist meist nur die Hintergrundbeleuchtung defekt. Sind nur einige Striche defekt, sind es Kontaktprobleme. Beides lässt sich beheben, jedoch muss hier, wie bei der Reparatur der Klartextanzeige, das Armaturenbrett demontiert werden. Eine Anleitung zur Reparatur der Automatanzeige findet man hier: [KLICK!](#)

Klimaanlage und Lüftung:

Es gibt drei Versionen der Klimatisierung beim XM:

- Einfache Belüftung: Hier kann man die Innenraumtemperatur und die Strömungsrichtung der Luft einstellen. Ein Innenraumsensor versucht dann, die Temperatur mit Hilfe der Außenluft und/oder Heizung auf den gewünschten Wert zu regeln.
- Klimaanlage, die man manuell zuschalten kann: Diese funktioniert wie die normale Lüftung mit dem Unterschied, dass man zur Abkühlung kalte Luft durch eine Klimaanlage zuführen kann, wenn die Zufuhr der Außenluft nicht mehr ausreicht.
- Klimaautomatik: Hier stellt man nur noch die gewünschte Temperatur ein, den Rest erledigt der Computer.

Neben der Funktion der mechanischen Verstellung der Lüftung sollte man die Klimaanlage auf Funktion prüfen. Denn eine neue Füllung kann gerade bei den Y3 (bis BJ 1994) Modellen zu Extrakosten führen, da hier teilweise noch das mittlerweile verbotene Kältemittel R12 verwendet wurde. Eine Umrüstung auf das erlaubte Kältemittel R134a ist jedoch möglich.

Bei der Klimaautomatik muss man noch darauf achten, ob das Bedienpanel funktioniert. Wird nur im Display nichts angezeigt, die grünen Lämpchen leuchten jedoch, ist nur die Hintergrundbeleuchtung des Displays defekt. Sind jedoch auch die grünen Lämpchen aus, so dass die Lüftung gar nicht mehr funktioniert, muss man sich die Sicherung F2 im Sicherungskasten neben der Batterie näher anschauen. Diese brennt gerne durch. Schuld ist die Hitzeentwicklung im Motorraum. Leider ist davon auch der komplette Sicherungskasten betroffen, was bedeutet, dass trotz einer neuen Sicherung die Klimaautomatik nicht funktioniert. Hier ist dann meist der Sockel im Sicherungskasten verschmort. Hier hilft nur ein neuer Sicherungskasten. Von Basteleien am Elektriksystem empfehle ich abzusehen!

Andere Funktionen im Innenraum:

Funktionieren die Innenbeleuchtung, die Verstellung des Lenkrades, die Mechanik des Handschuhfaches, die Zentralverriegelung (hier die Fernbedienung), die Wegfahrsperrung, der Einrastmechanismus der hinteren Sitzfläche und Rückenlehne (umklappbar), die Schiebedachmechanik?

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

Windschutzscheibe und Spiegel:

Sind diese ohne Risse und Kratzer?

Eine defekte Windschutzscheibe kann die nächste HU gefährden.

Gurte:

Sind die Gurte verschlissen, rasten alle in ihre Gurtschlösser ein, funktioniert die Blockierung?

Türen:

Lassen sich alle Türen von innen und außen öffnen?

Sitze und Interieur:

Wie sehen die Sitze aus, haben sie Brandlöcher oder Risse in der Polsterung, hängt der Dachhimmel, sind die Türverkleidungen gerissen? Ist der Fahrersitz schon durchgesessen?

Augen auf beim Drehen des Zündschlüssels:

Wenn man die Zündung eines XM dreht, sollten einige Leuchten aufleuchten und auch wieder verschwinden. Ich gehe hier nur auf die wichtigen ein.

Achtung! Manche Anbieter versuchen den Käufer zu täuschen, indem sie einfach die Leuchtmittel aus den entsprechenden Kontrollleuchten entfernen, in der Hoffnung, den Defekt zu verschleiern. Daher erkläre ich, ob und wie die einzelnen Leuchten aufleuchten sollen.

Kontrollleuchten Cockpit:



Hydractive Federung:

Diese Kontrollleuchte muss bei "Zündung an" kurz aufleuchten und wieder verschwinden. Leuchtet sie nicht auf, ist ein Fehler im Fehlerspeicher des Hydractive-Rechners hinterlegt und die Federung funktioniert nicht einwandfrei.

Leuchtet sie auch nach einigen Sekunden weiter, steht der Schalter für die Fahrwerksverstellung (links neben den Schaltknüppel) auf "Sport"; die Federung ist dann härter.



Airbag:

Diese Leuchte muss kurz aufleuchten und dann wieder erlöschen. Brennt sie weiter, ist ein Fehler im Airbag- oder Gurtstraffersystem vorhanden und dieses deaktiviert. So etwas ist kein einfacher Fehler und eher ein Grund, den Wagen stehen zu lassen.



Seitenairbag:

Die Funktionsweise entspricht der "Airbag"-Leuchte.



ABS:

Auch diese Leuchte muss kurz aufleuchten und dann wieder erlöschen.

Ist dies nicht der Fall, liegt ein Fehler im ABS-System vor. Das kann von einer korrodierten Steckerverbindung, über einen defekten Sensor oder ein defektes Relais bis hin zu einem defekten ABS-Steuergerät reichen.

Anmerkung: Die ABS-Sensoren beim XM Y3 (System Bendix) kosten neu richtig viel Geld! Wir sprechen hier von € 350,- € 400,- pro Stück. Die Sensoren des Y4 (System Teves) sind dagegen günstiger und schon für € 70,- bis € 80,- pro Stück zu bekommen (Stand August 2010).

Kontrollleuchten der Anzeigenleiste unter dem Cockpit:



Vorwarnanzeige der Kühlmitteltemperatur:

Leuchtet diese auf und das vielleicht schon im Leerlauf, sollte man dem Kühlsystem einen genaueren Blick widmen.



Warnleuchte für Kühlmitteltemperatur:

Wenn diese bei der Probefahrt zusammen mit der Stop-Leuchte aufleuchtet, ist der Motor überhitzt und man muss sofort anhalten. Die Gründe für einen überhitzten Motor können ein defekter Lüfter bzw. dessen Steuerung, ein defektes Thermostat, ein defekter Kühler oder einfach zu wenig Kühlmittel sein.



Warnleuchte für Feststellbremse:

Wenn die leuchtet, obwohl man die Feststellbremse gelöst hat, stimmt etwas mit der Feststellbremse nicht. Das kann z.B. ein gerissenes Handbremsseil sein.



Warnleuchte für Druck und Stand der Hydraulikflüssigkeit:

Diese leuchtet, nachdem man den Motor gestartet hat, immer in Verbindung mit der Stop-Leuchte auf. Das ist auch richtig so, da das Hydrauliksystem noch Druck aufbauen muss. Erlischt sie jedoch nicht, sobald sich der Wagen "erhebt" oder schon in Fahrstellung ist, muss man den LHM-Stand prüfen und die Ursache des LHM-Verlustes hinterfragen.

Bleibt sie trotz korrektem LHM-Stand an, stimmt entweder etwas mit dem Sicherheitsventil nicht oder es wird wirklich zu wenig Druck im System aufgebaut, was meist auf eine defekte Hydraulikpumpe schließen lässt.



Warnleuchte für Abnutzung der Bremsbeläge vorne:

Sagt ja eigentlich schon alles.



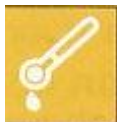
Batterieladekontrolle:

Leuchtet sie bei laufendem Motor, stimmt etwas mit der Lichtmaschine nicht.



Öldruckwarnleuchte:

Zu geringer Öldruck kann von einem zusetzenden Ölfilter, zu wenig Motoröl im System, einem defekten Öldruckschalter oder einer defekten Ölpumpe herrühren.



Warnleuchte für Öltemperatur:

Leuchtet diese bei der Probefahrt auf, sofort anhalten und Motorölstand überprüfen!



Warnleuchte für Kühlmittelstand:

Zu wenig Kühlmittel im System. ACHTUNG! Bei warmen Motor diesen erst 10 Minuten abkühlen lassen, bevor man den Kühlwasserbehälter öffnet - heiß!



Motor-Selbstdiagnose:

Wenn die aufleuchtet, stimmt etwas mit der Motorelektronik nicht. Hier hilft kein Palaver, sondern nur der Weg zum Auslesen des Fehlerspeichers. Alles andere ist Rumraterie.



STOP-Warnleuchte:

Die leuchtet immer mit anderen Warnleuchten auf und bedeutet wirklich das, was sie aussagt: Sofort anhalten und Motor abstellen!

Grundsätzlich gilt: Wenn irgendeine dieser Warn- oder Kontrollleuchten aufleuchtet, stimmt irgendwas mit dem XM nicht und man muss an der entsprechenden Stelle nach der Fehlerquelle schauen.

[top](#)

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

2. Besichtigung außen, Räder auf dem Boden

Der erste Eindruck von außen:

Für viele kommt nun eine recht kontroverse Ansicht meinerseits: Der erste Eindruck ist nicht besonders wichtig bei einem gebrauchten Fahrzeug, insb. wenn es sich um einen Citroën handelt. Viel wichtiger ist die Qualität der Technik, die in dem Auto steckt. Daher steht der Punkt "erster Eindruck" auch nicht ganz oben in der Kaufberatung.

Also: Vom ersten Eindruck sollte man sich nicht täuschen lassen. Egal ob er nun positiv oder negativ ist. Der Citroën XM ist ein recht seltener Zeitgenosse, so dass jeder Gebrauchte mind. einen zweiten Blick wert ist.

Äußere Schwachstellen beim Citroën XM optischer Natur:

Die Zierleisten in Chrom vergammeln sehr schnell, was nicht schön ist und nur durch Austausch der Leisten zu beheben ist. Der Satz vorne kostet bei Citroën um die € 100,- und hinten um die € 120,-; beim Break ist es hinten noch etwas teurer (Stand August 2010).

Beim Break brechen gerne die Plastikverkleidungen der Fensterrahmen der Türen, ebenso blättert der Lack der Reling ab.

Optik allgemein:

Der Citroën XM wird vornehmlich als Arbeitstier verwendet, besonders der Break, da der Wagen einfach viel Platz bietet und sehr praktisch im Alltag zu bewegen und verwenden ist. Von daher haben die meisten Exemplare diverse Dellen, Kratzer und Beulen. Nur die wenigsten sehen im Lack noch sehr gut aus. Wenn dem so ist, sollte man doch mal einen Lacktester bemühen, ob sich hier nicht ein Unfallschaden verbirgt. Ist dem nicht so, kann man sich glücklich schätzen, einen solchen Citroën XM entdeckt zu haben.

Rost:

Auch wenn sich Citroën beim XM sehr viel Mühe bei der Rostvorsorge gegeben hat, gibt es ein paar Stellen, auf die man achten sollte, da sie bei starkem Befall eigentlich das Aus für einen XM bedeuten.

- Wagenheberaufnahmen / Schweller: Durch unsachgemäßes Aufbocken knicken diese leider um. Dadurch wird die innere Beschichtung der Schweller beschädigt, was dann über die Jahre zu Rost vom Innern der Schweller heraus führt. Meist sieht man es zu spät und viel Schweißarbeit ist dann vonnöten.
- Motorraum: Die Schweißnähte der Kotflügel, insbesondere der Übergang zu den Federbeinbefestigungen rosten mal mehr, mal weniger. Leider erkennt man es oft recht schlecht unter der serienmäßig angebrachten Karosseriedichtmasse.
- Domlager: Tja, das ist ein Thema, welches meiner Meinung nach in div. Foren übertrieben wird. Ja, es gibt hier ein Problem mit rostenden Domlagern, insb. beim Y4, dieses aber gleich so aufzubauschen, wie es dort geschieht, finde ich falsch.
Was ist mit diesem Problem eigentlich gemeint? Ganz einfach: Die Domlager fangen bei einigen Modellen von innen heraus zu verrosten. Und da ist auch die Krux zu finden: Man sieht diesen Fehler nicht. Irgendwann ist das Material so geschwächt, dass das Federbein das Domlager einfach zerreißt und dann durch die Motorhaube stößt. Keine schöne Sache, besonders wenn das auf der Autobahn geschieht. Es ist von dem Vorgang an sich jedoch nicht so gefährlich, wie man meint. Das Gefährliche ist eher die Tatsache, dass man sich dabei tierisch erschreckt und so das Auto verreißt. Würde man das Lenkrad gerade halten, würde auch nichts passieren. Zu Schaden sind bei diesen Vorfällen noch keine Menschen gekommen!
Was kann man also machen? Nicht viel! Eine vorherige Erkennung ist schwierig bis unmöglich, einige behaupten, dies an dem Abstand der Federkugeln zur oberen Kante der Spritzwand erkennen zu können. Ich behaupte jedoch, dass das Versagen des Materials nicht schleichend, sondern abrupt geschieht und man somit aus dem Abstand der Federkugeln zu der o. g. Kante keine eindeutigen Schlüsse ziehen kann. Man kann aber vorbeugen: Einfach ein Stück alten Sicherheitsgurt über das Federbein spannen und dieses mit den Schrauben

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

des Domlagers befestigen. So wird das Federbein daran gehindert, durch die Motorhaube zu schießen, sollte das Domlager versagen. Oder man hat viel Geld über und kauft sicherheitshalber neue Domlager. Bei Citroën kosten diese € 471,98. Jedoch sind nur noch Restbestände lieferbar, da dieses Ersatzteil von Citroën nicht mehr hergestellt wird! (Stand August 2010)

Bremsschläuche & Bremsscheiben:

Wenn man die Räder ganz nach links bzw. rechts dreht, kann man sehr schön einen Blick auf die Bremsschläuche werfen. Die sind ob des Alters des Wagens meist porös, sollten sie nicht schon einmal ausgetauscht worden sein. Vorne kann man dann auch gleich einen Blick auf die Bremsscheiben riskieren. Diese sollten keinen Grat oben haben, keine Riefen und erst recht keine Risse.

Reifen:

Wie sehen die Reifen aus? Sind sie porös, haben sie etwa schon Risse und wie tief ist das Profil?

Identifizierung des Fahrzeuges:

Stimmen die Fahrgestell-Nr. am Auto und die im Fahrzeugbrief überein?

Sind alle Papiere vorhanden? Der Wagen muss mit dem alten Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein oder der neuen Zulassungsbescheinigung Teil I & II und dem aktuellen HU- und AU-Bericht verkauft werden. Fehlt eines dieser Dokumente muss dies zwingend im Kaufvertrag erwähnt werden. Eine Ummeldung ist sonst nicht möglich. Soll kein Kaufvertrag abgeschlossen werden, muss das Fehlen eines dieser Dokumente per eidesstattlicher Versicherung vom zuletzt eingetragenen Besitzer des Fahrzeuges, resp. des Verkäufers bestätigt werden.

Sind alle Schlüssel vorhanden? Der XM wurde mit zwei Funkschlüsseln und einem Werkstattschlüssel ausgeliefert. Zumindest ist dies beim Y4 der Fall gewesen, beim Y3 bin ich mir nicht sicher.

[top](#)

3. Besichtigung außen, Wagen aufgebockt

Einen Citroën XM sollte man sich immer auch von unten betrachten. Da der Wagen ein hydropneumatisches Fahrwerk hat, ist es nicht ratsam, sich einfach unter den Wagen zu legen, da sich dieses Fahrwerk bei einem Defekt so schnell absenkt, dass man keinerlei Chancen hat, unter dem Wagen unverletzt hervorzukommen. Es gibt schon einige Hobbyschrauber, die anderer Meinung waren und dies mit ihrem Leben bezahlt haben.

Also fährt man den Wagen auf Rampen, bockt ihn auf oder fährt mit ihm in eine Werkstatt mit Hebebühne.

Abgasanlage:

Diesem Bauteil sollte man besondere Aufmerksamkeit widmen, da die Auspuffanlagen eines Citroën XM nicht gerade preiswert sind. Insbesondere die der V6-Motoren sind recht kostspielig, da es zu wenige von diesen Autos gab, als dass sich die Teileindustrie auf Nachbauten gestürzt hätte. Diese gibt es also nur direkt bei Citroën. Der Endtopf des 190 PS-V6-Motors kostet z. B. € 392,65 (Stand August 2010). Der Mittelschaldämpfer des 147 PS-Turbo-Benziners kostet im Zubehör immer noch € 235,- (bei Citroën das Doppelte).

Hydraulikleitungen:

Im Gegensatz zum Citroën BX rosten die Hydraulikleitungen nicht so schnell; einen Blick sollte man dennoch riskieren.

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

Rost:

- Hintere Aufnahmen des Achsträgers: Besonders beim Break sind diese leicht von Rost befallen und auch schnell durchgerostet. Eine Sanierung dieser Stellen ist in der Regel unwirtschaftlich.
- Vorderer Achsträger: Auch hier wird aus Flugrost schnell eine Durchrostung.
- Querträger unter dem Kühler: Unbemerkt tropft hier oft Wasser von einem nur leicht defekten Kühler drauf. Die Korrosion lässt dann nicht lange auf sich warten. Von oben ist der Befall nicht zu sehen, daher sollte man von unten genauer hinschauen.

Gummiteile und Manschetten:

Einen Blick auf folgende Gummiteile sollte man werfen:

- Lenkmanschetten
- Achsmanschetten
- Auspuffhalter
- Manschette des unteren Traggelenkes
- Manschette der Stabstangen
- Manschetten der Spurstangen

Einfach mal an den freihängenden Reifen rütteln:

Kann man sie um die horizontale Achse kippen, dann sind vorne die Achslager defekt und hinten ggf. auch noch die Schwingarmlager. Der XM macht nur selten per X-Beine auf ausgeschlagene Schwingarmlager aufmerksam.

[top](#)

4. Das Hydractive I & II-Fahrwerk

Den Citroën XM gibt es mit drei Fahrwerkversionen:

- Normales, zentralhydraulisches Fahrwerk, wie es im Citroen BX und Xantia Verwendung findet. Dieses Fahrwerk findet nur im Y3 Verwendung.
- Hydractive I-Fahrwerk: Zentrales Merkmal ist die dritte Federkugel pro Achse, die dazu dient, das Federvolumen zu vergrößern und damit die Federung komfortabler zu machen. Mehrere Sensoren entscheiden, ob man mit straffer oder komfortabler Federung fährt. Dieses Fahrwerk findet ebenfalls im Y3 Verwendung
- Hydractive II-Federung: Dies ist eine Weiterentwicklung des Hydractive I-Fahrwerkes.

Unterschiede zwischen Hydractive I & II: Das Hydractive II-Fahrwerk geht mit der Behandlung des Federungszustandes "hart" anders um als sein Vorgänger. Wenn man z. B. bei einem Hydractive I-Fahrwerk die Sport-Taste betätigt, stellt dies ab einer Geschwindigkeit größer 30km/h die Fahrwerkseinstellung "hart" ein, die mittlere Kugel wird also ausgeschaltet. Man merkt also sofort spürbar einen Unterschied.

Das Hydractive II-Fahrwerk dagegen bleibt im Zustand "weich", verschiebt jedoch die Parameter für den Zustand "hart" nach hinten, so dass das Fahrwerk eher in "hart" geschaltet wird, als es sonst im normalen Modus der Fall wäre.

Test der Hydractive-Ventile:

Aufgrund der o. g. Erläuterung kann man beim XM Y3 ganz leicht die Funktion der Hydractive-Ventile testen: Man schaltet während der Probefahrt einfach auf "Sport". Merkt man nicht sofort einen Unterschied in der Federungshärte, so hängen die Hydractive-Ventile. Voraussetzung ist natürlich, dass die Federkugeln ok sind und eine weiche Federung erlauben. Mit "platten" Kugeln kann man diesen Test natürlich nicht machen. Im u. g. Video kann man sehen, wie weich ein XM im weichen Modus zu sein hat.

Beim Y4 testet man die Hydractive-Ventile, indem man beim Öffnen einer Tür (Zündschlüssel abgezogen) ein leichtes Surren vernehmen muß. Hört man dies, ist das schonmal die halbe Miete, denn das bedeutet, dass die Hydractive-Ventile angesteuert werden. Ob sie auch öffnen, testet man, wie in diesem Video gezeigt: http://www.youtube.com/watch?v=_SnmJk7xRoE

Hat man festgestellt, dass die Hydractive-Ventile nicht arbeiten, hilft dieser Artikel bestimmt weiter: [KLICK!](#)

[top](#)

5. Probefahrt

Bei der Probefahrt sollte man unbedingt auf folgende Dinge achten:

- Klappert es es vorne, wenn man über Unebenheiten fährt? Wenn ja, dann sind die Stabstangen und/oder die unteren Traggelenke verschlissen.
Wer jetzt sagt: "Aber das kann man doch testen, wenn der Wagen aufgebockt ist und die Reifen frei hängen. Einfach mit einem Montiereisen etwas an den Lagern hebeln und man sieht, ob sie ausgeschlagen sind.", der sitzt einem weit verbreiteten Irrtum auf. Ich weiß, dass dieser Test genau so in vielen Werkstätten gemacht wird. Wenn man aber auf diese Weise schon ein Spiel feststellt, sind die Lager gefährlich ausgeschlagen.
Richtig testen kann man dies nur, wenn der Wagen auf seinen eigenen Rädern steht und die Fahrwerkshöhe auf "normal" steht. Das allerdings geht nur mit einer Grube oder 4-Säulen-Hebebeühne. So kann man dann mit dem Montiereisen unter Last testen, ob die Lager ausgeschlagen sind.
- Machen die Radlager in Kurven oder gar auf gerader Strecke Geräusche? Wenn ja, muss das betreffende Lager ersetzt werden.
- Wie schaltet das Automatikgetriebe? Besonders bei dem 190 PS-V6-Motor ist es wichtig, genauestens auf das Schaltverhalten des Automatikgetriebes zu achten. Denn leider wird bei dem 4HP20 Getriebe von ZF kaum ein Ölwechsel gemacht, obwohl dieser alle 60.000 km vorgesehen ist. Schlechtes Öl kann man erkennen, indem man den Peilstab vom Automatikgetriebe herauszieht und daran riecht. Riecht es verbrannt, ist es schlecht und sollte schnellstens ersetzt werden. Der Haken ist nur, dass es auch 4HP20-Getriebe ohne Peilstab gibt. Hier muss man sich also auf sein Popometer bei den Schaltvorgängen verlassen.
Das 4HP18-Getriebe wurde in allen anderen XM Modellen verbaut und hat immer einen Ölpeilstab. Auch ist dieses Getriebe nicht ganz so anfällig bzgl. altem Getriebeöl wie das 4HP20. Außerdem ist das 4HP18 ein rein mechanisches Getriebe. Das 4HP20 wird elektronisch gesteuert und hat daher noch ein paar Fehlerquellen mehr.
- Wie ist das Startverhalten des Motors? War der Motor schon warm, als Sie zur Besichtigung kamen? Das kann ein schlechtes Zeichen sein und darauf hindeuten, dass versucht wird, ein schlechtes Kaltstartverhalten zu vertuschen.
- Wie zieht der Motor, hängt er gut am Gas? Wenn nicht, muss man sich Gedanken darüber machen warum und ggf. den Besitzer mit Fragen löchern.
- Bläut der Wagen aus dem Auspuff? Wenn ja, dann wird Öl verbrannt, keine gute Sache und immer teuer in der Reparatur.
- Das Gleiche gilt für weißen Rauch aus dem Auspuff. Das ist nämlich Wasser, welches verbrannt wird.

Kaufberatung Citroën BX

Autor: Michael Werth (<http://www.bxig.net>)

Selbst ein Auto, das sehr lange gestanden hat, darf nach einiger Zeit keinen weißen Rauch mehr ausstoßen.

- Wie ist das Federverhalten? Prüfung s. o..
- Wie ist das Bremsverhalten? Ein Citroën XM hat eine sehr starke Bremse und dementsprechend sollte der Wagen auch verzögern.

[top](#)

6. Preisverhandlungen

Mit der o. g. Kaufberatung habe ich dem Leser genügend Ansatzpunkte in die Hand gegeben, einen realen Preis für den Citroën XM seiner Wahl zu erzielen. Dennoch sollte man nicht die aktuelle Marktlage aus den Augen verlieren.

Außerdem sollte man bedenken, dass ein vermeintlich zu teurer Wagen eigentlich doch eine gute Wahl ist und einen fairen Preis bietet, wenn man seinen technischen und optischen Zustand vernünftig einschätzen kann.

Auf der anderen Seite muss man auch bei einem technisch und/oder optisch schlechten Wagen dem Verkäufer anhand von Fakten klar machen, dass sein Preis unter Umständen nicht realisierbar ist.

In diesem Sinne: Viel Erfolg beim Kauf des Citroën XM!

[top](#)



Bitte unbedingt den [Haftungsausschluss](#) beachten!