

Aankooptips voor XM liefhebbers



Koop een XM met verstand, en zeker niet alleen uit verliefdheid. Carrosserieën roesten tegenwoordig niet meer en kunnen er relatief goed uitzien. Waar het om gaat is wat er zich onder de carrosserie heeft afgespeeld. Gevoel of niet.

typisch xm

De typekeuze speelt een grote rol om het zoekveld wat te verkleinen. Variabelen die hier eerst overwogen moeten worden zijn: diesel/benzine, 4 of 6 cilindrs, aankooprijksklasse, wellicht die ene specifieke kleur of optie en type 1 (tot modeljaar 1995) of type 2 (vanaf modeljaar 1995). Het type 2 is duidelijk doorontwikkeld en is kwalitatief een stuk beter. Weet m.b.t. specifieke kleuren dat bijvoorbeeld van de kleur Bleu Mauritius de occasiononderdelen van de serie 2 relatief schaars zijn. Kortom: eerst je keuze vaststellen en dan verder zoeken.

zekerheid of lage prijs?

Er zit ook een "zekerheidsvolgorde" in de aanbiederslijst van gebruikte XM's. Te denken valt aan particulier, handelsbedrijf, universeel autobedrijf, merkdealer en buitenlandse varianten van bovengenoemde alternatieven. Een speciale rol is weggelegd voor de Citroënspecialist. Deze staat bekend om zijn kennis van een of meerdere specialismen ten aanzien van ons merk of onze XM. Elk alternatief heeft zijn voor- en nadelen. Maar de rode lijn is dat hoe meer zekerheid geboden wordt, des te hoger de prijzen.

Het kennen van de onderhoudshistorie van de XM is een mooie voorwaarde om extra zekerheid te verkrijgen. Weeg dit altijd af tegen aspecten als kennis hebben van de bestuurder/eigenaar en zijn manier van rijden/onderhouden. Het verifiëren van de kilometer-

stand aan de hand van de nationale autopas is een aardig begin van aanvullende zekerheid.

Weigert de verkopende partij deze controle (of een proefrit), zie dan meteen af van koop. Let wel; er zijn verkopende partijen die niet direct een NAP kunnen aanbieden, zoals particulieren. Een XM voor een appel en een ei is mogelijk, maar onderhouden is een tweede. Lees verder!

vanuit stilstand

En dan de eerste ontmoeting met de XM. Een visuele controle duidt al snel op de wijze waarop de auto bereiden is. Let op carrosserienaden en anders gespoten delen. Dit is onder andere te herkennen aan de aanwezigheid van spuitnevel of het ontbreken van steenslag. Tevens op de mate waarin de bestuurdersstoel versleten is, en eventueel vervangen is door een ander exemplaar, dit om de kilometerstand te verifiëren. Een detailcontrole naar roest kan plaatsvinden aan de onderkanten van de 4 portieren, waar nog een gevoelige plek kan zitten, vooral bij de serie 1. Een blik onder de motorkap moet uitwijzen of de veerschotels onder de veerbollen niet verroest zijn en of er geen overdadige sporen van (LHM)olie zijn te zien. De hogedrukpomp (HD-pomp) wil nogal eens LHM zweten. Bekijk tevens de binnenkant van de olievlmondop. Deze mag geen witte schuimende laag vertonen. Dit kan duiden op een lekkage koppakking en dientengevolge koelvloeistof in de motorolie. Ook mag de ruimte rondom de injecteurs bij de diesels niet donker zijn en moet de pomp uiteraard droog aanvoelen.

Probeer de centrale deurvergrendeling. Indien deze niet werkt kan dat liggen aan de batterijlading in de bediening zelf, maar ook aan de vergrendeling(bekabeling) in de auto of de portieren. Niet functioneren kost flink geld vanwege het zoekwerk naar deze storing. Indien 1 van de 5 portieren niet sluit, is dit te herkennen aan een dubbele klik: alle portieren springen dan op het sluitsignaal gewoon weer open. Bij het testen van de handrem moet het pedaal weerstand geven. Bij doortrappen kan dit duiden op gebroken handremkabels.

Verwijder vloermatten rechts en linksvoor en voel of het vloertapijt nabij de middentunnel en onder het dashboard vochtig is. Dit kan duiden op een lekkage kachelradiator. Deze dient direct te worden vervangen. Vaak heeft het interieur als geheel last van vocht: de ramen zijn snel of lang beslagen. Over vocht gesproken: open de kofferklep en voel of de vloermat linksachter of rechtsachter in de

hoek vochtig is. Dit duidt op een nog altijd niet opgelost lekkageprobleem. Als de matten van de achterpassagiers nat zijn, dan heeft waarschijnlijk de lijm van de regengoten losgelaten. Er resulteren waarschijnlijk geen hoge kosten, maar de overlast door vocht in de wagen is aanzienlijk.

Check de aanwezigheid van een onderhoudsboekje en vergelijk deze beurten met de aanwezige originele facturen. Belangrijke vraag is of en wanneer de distributieriem en/of de waterpomp is/zijn vervangen. Niet alleen om mogelijke schade te voorkomen maar ook om te beoordelen of de kosten hiervan opwegen ten de aanschafprijs. Een stilstaande XM is al een beschouwingsobject van de eerste orde; maak hiervan gebruik.

een xm komt tot leven

Een koude start is het beste, want daarmee komen eventuele problemen zonder omhaal aan het licht. Laat een tweede persoon kijken of tijdens de start rookpluimen uit de uitlaat komen. Dit duidt op olieverbruik. Laat de wagen op rijhoogte komen en beoordeel of de wagen vlak boven de weg hangt. De afstand tussen de achterkriksteun en de weg dient op het oog gelijk te zijn aan diezelfde afstand maar dan voor de voorkriksteun. Let wel: een type 1 XM zakt snel nadat de motor is uitgezet in de laagste stand. Een type 2 XM is uitgerust met kleppen in de LHM-leidingen die voorkomen dat de auto zakt waardoor men na de start meteen kan wegrijden.

Als de HD-pomp tijdens het zoeken naar de juiste wagenhoogte veelvuldig "tikt" (maatstaf: 1 maal per 2 seconden) dan dient deze minimaal nagezien te worden of te worden vervangen. Eventueel in combinatie met de drukbol. Om de vering met draaiende motor te testen, voldoet het om de bumper achter in te drukken en los te laten. De wagen moet flexibel terugveren en in oude stand corrigeren. Een niet of moeilijk in te drukken achterzijde duidt op onregelmatigheden in de vering (druk, vulling, vervuiling). Dezelfde procedure kan worden gedaan voor de voorkant (niet op de motor-kap drukken!). Een aantekening moet hier wel gemaakt worden: vooral de typen met V6-motor veren aanmerkelijk stugger bij deze test. Dit duidt dus niet perse op mankementen. Indien de motor in plaats van mooi stationair, dan weer hoge toeren, dan weer lage toeren afwisselt ("zaagtandeffect", bijvoorbeeld variatie tussen 1000 en 2000 v.v.), kan de stappenmotor defect zijn of nader bekeken moeten worden. Dek de uitlaat af met een flinke doek. Let op: uitlaat kan zeer warm zijn! Luister vervolgens of ergens onder de auto lucht ontsnapt uit de uitlaat. Indien het geval, dan duidt dit op een lek onderdeel. Deze zijn prijzig, zeker voor een V6.

Ga recht achter en vervolgens recht voor de auto staan en kijk of de wielen in de rijstand recht onder de auto staan. Schuine standen kunnen duiden op versleten draagarm-lagers. Speciaal voor de 2 liter 16-klepsmodellen: indien de motor bij stationair lopen een "tik" laat horen is hier waarschijnlijk sprake van kantelende zuigers. Afzien van aanschaf is het advies, of de prijs moet berekend zijn op een ruil/gereviseerde motor. Voor een rit is er dus al aardig wat te onderzoeken. Sla deze fase zeker niet over.

aan boord en op pad!

Vooraf: maak nooit alleen een rit binnen de bebouwde kom: snelheden boven de 100 km/h horen ook tot de test, dus wijk uit naar de snelweg. Na de start dienen alle controlelampen op het dashboard uit te zijn. Speciale aandacht voor de controlelampjes van het motormanagement (oranje, met een soort letter K erin) en de ABS-lamp. Beide brandende lampjes zullen je behoorlijk wat geld kosten. Voor de katalysator betekent dit de aanschafprijs, voor het ABS betekent dit de prijs van lang zoekwerk naar de storing EN de prijzen van eventueel te vervangen ABS-sensoren bij de wielen. Draai het stuur een aantal malen van wielstand uiterst links tot uiterst rechts. De HD-pomp mag wederom niet te veel tikken.

Test de eventueel aanwezige airco op werking door de temperatuur flink laag te zetten en na het bereiken hiervan flink hoog. In het plafond bij de binnenverlichtingsmodule is bijna altijd het snorren van de temperatuurmeetmotor te horen, dit kan geen kwaad indien het maar geen storend luid geluid is. Bereikt de airco niet binnen acceptabele tijd een koude of warme temperatuurafgave, dan kunnen de kosten hoog zijn om dit te repareren. Een STEK-gecertificeerd bedrijf keurt de airco in dit geval met afgifte van een reparatie-offerte. Omdat reparaties aan de ruitbedieningsmechanismen ook duur zijn, test je alle elektrisch te bedienen ramen. Dit geldt ook voor de eventueel aanwezige elektrische spiegelverstelling. Bij types die een kantelbare rechterbuitenspiegel hebben, test je de werking door de achteruitversnelling in te leggen.

We gaan op pad met onze limousine. De gebruikelijke zaken als koppeling testen (in een te hoge versnelling optrekken mag niet resulteren in een te snel oplopend toerental in vergelijking met oplopende snelheidsmeter). Bij een automaat is het van belang dat het op- en terugschakelen zonder overmatig slippen gebeurt. Een rechte remwerking e.d. gelden voor alle automobielen en moeten dus uitgevoerd worden. Wel is bekend dat de remschijven en-blokken van de XM snel slijten. Een blik zonder op de schijven na de rit is een must. Hieronder komen enkele andere XM-specifieke zaken aan de orde.

Tijdens het rijden dient de vering alle oneffenheden zeer soepel op te vangen. Van stoten mag geen sprake zijn. Een XM (zeker type 2) wil na een verkeersdrempel nog wel eens nadeinen, dit ter correctie van de in- of uitvering door de drempel. Dit is normaal.

Test de sportstand van de vering indien aanwezig door deze in te schakelen en het effect op de vering waar te nemen. Kies bij voorkeur een wat slechte weg uit. De vering moet aanmerkelijk verharren. Andersom kan het gebeuren dat de vering de eerste minuten hard aanvoelt en vervolgens correct gaat werken. Deze storing is voorsnog moeilijk te verhelpen maar kan geen kwaad. Let wel: de vering mag niet continue in deze graad van hardheid blijven: dit leidt tot forse reparatie(kosten).

Zet de vering weer in de stand "automatisch". Neem op de snelweg of een andere brede, overzichtelijke weg een lange bocht met hogere snelheid (door bijvoorbeeld in de bocht gas te geven). De ve-

ring moet aanmerkelijk verharren. Hiermee is de werking van het hydractiefsysteem getest. Rammelende geluiden van de wielophanging (zowel voor als achter) kunnen duiden op versleten draagarm-lagers of stabilisatorstangen bij een of meerdere wielen. Wanneer de wagen bij optrekken weinig vermogen levert, kan de oorzaak liggen in een lekke koppakking, een lek uitlaatspruitstuk of een lekkend turbobuis. Alle drie de oorzaken leiden tot fikse reparatiekosten. Een koppakking laat je bij de specialist onder druk zetten en daarmee testen. Dit geldt ook voor het uitlaatspruitstuk dat nagezien moet worden op het aantrekken van valse lucht. Herkenning van lekkage is ook spoorvorming van vocht (meestal witte uitslag van koelvloeistof op het spruitstuk). Dit komt frequent voor bij 2-litermodellen. Een lek turbobuis (bij de Turbo CT en Turbodieselmodellen) herken je aan een (te) hoog fluitend geluid. Alsof er met kracht door een rietje wordt geïnhaleerd of geademd. Turbo's maken altijd een fluitend geluid, maar het mag niet al te nadrukkelijk tijdens het rijden boven de overige rijgeluiden uitkomen. Laat bij V6-motoren de oliedruk testen bij de specialist om de algehele motorconditie vast te stellen. Citroën hanteert exacte oliedrukken bij diverse toerentallen.

Diverse punten zoals boven genoemd, zijn met visuele controles af te dekken. Er resteren enkele belangrijke zaken die in de regel beter aan de Citroënspecialist c.q. dealer kunnen worden overgelaten. Wend je bij twijfel zeker tot deze bedrijven en investeer die extra kosten in aanvullende zekerheid.

het XM avontuur

Bevalt de wagen nog steeds? Dan ben je hoogstwaarschijnlijk toe aan het avontuur dat XM heet! Let wel dat bovenstaande opsomming niet limitatief is en dat er zeker meerdere gebreken kunnen optreden. De Technische Commissie van de Citroën XM Club Nederland heeft getracht in overleg met gebruikerservaring van leden de veel voorkomende en te overwegen punten op een rijtje te zetten. De Citroën XM Club Nederland aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid ten aanzien van gevolgen die voortkomen uit beslissingen die de leden of derden nemen over de aankoop van een XM.

Dit document is opgesteld onder redactie van de Technische Commissie van de Citroën XM club Nederland

Aan de totstandkoming van dit document is meegewerkt door:

- Arthur Fryling,
- Jan van Gompel,
- Bert Jansen,
- Bas van Klinkenberg,
- Hans van der Lugt,
- Valentijn de Marez Oyens,
- Edwin Rensen,
- Iwan Stoel,
- Paul Sweeris Sigris,
- Winus Udo,
- Florus Visser.



aankooptips

Motor

- Zoek naar kilometerstanden die met stift ergens opgekrabbeld zijn
- Kijk of de kabelbomen netjes in de motorruimte liggen, en niet rommelig of met rafelige isolatie
- Start de motor en let op hoe deze aanslaat. Lang moeten starten en/of stationairloop problemen duidt op motormanagementproblemen of achterstallig onderhoud.
- De motor mag niet schudden of onregelmatig bewegen in de motorruimte tijdens stationairloop.
- De hydraulische pomp zou niet vaker dan 1 a 1,5 keer per minuut in moeten komen.
- Controleer de vervangingstermijn van de distributieriem.
- Kleur van koelvloeistof, bakolie en LHM geven een aardige indicatie onderhouds behoefte.
- Let op lekkages van de motor (vaak achter de cilinderkop aan distributie zijde).
- De hogedrukpomp (HD-pomp) wil nogal eens LHM zweten.
- Bekijk tevens de binnenkant van de olievlmondop. Deze mag geen witte schuimende laag vertonen. Dit kan duiden op een lekkage koppakking.

Voorwielen

- Stabilisatorstangen (rommelend geluid komende van de voortrein)
- Tikkend geluid bij stuurverdraaiing doordat bout van hulpcilinder stuurbekrachtiging los zit (serie 1)
- Speling op de voortrein door versleten draagarmrubbers voor

Bestuurdersstoel

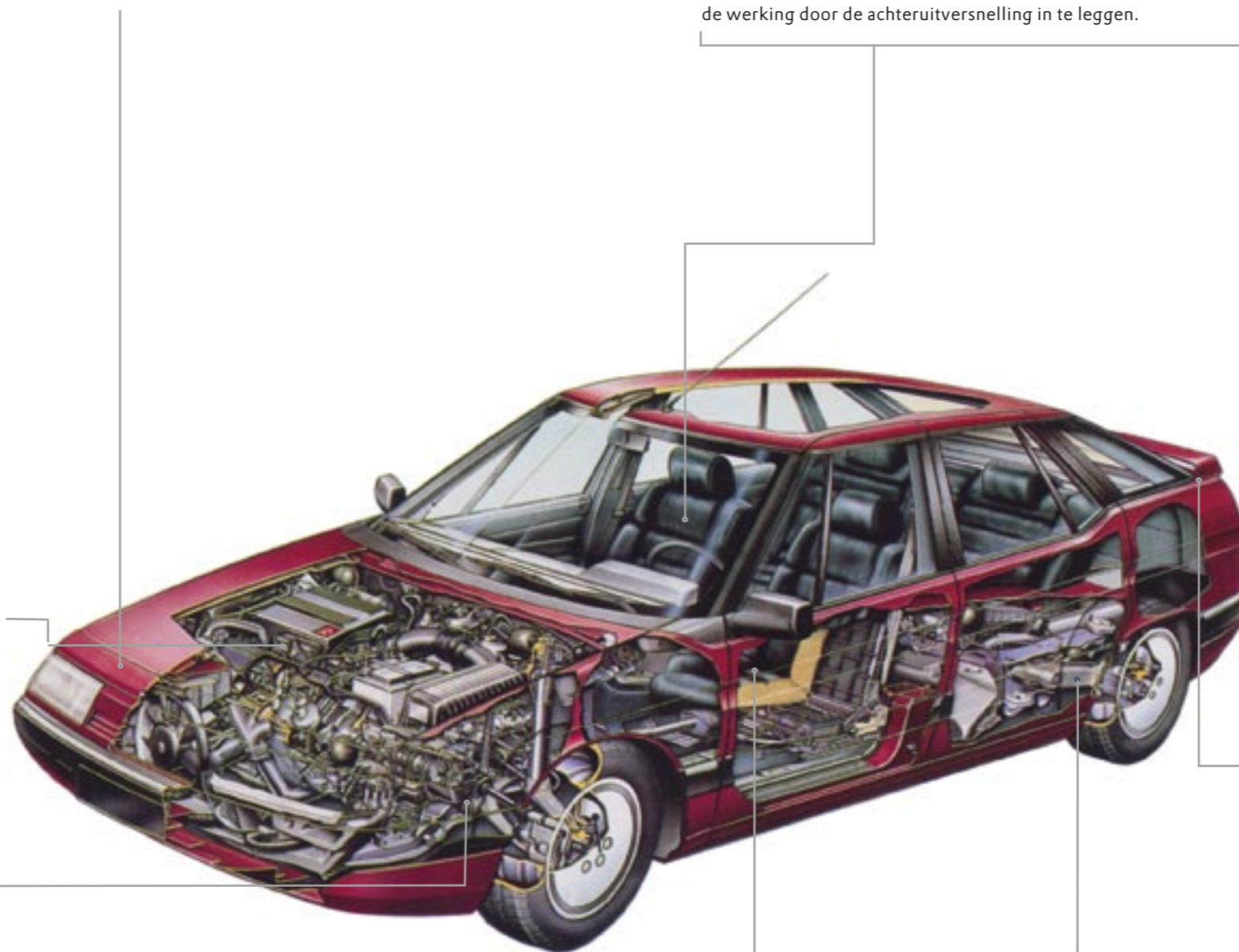
- Aan de onderkant van de portieren (vooral bestuurderskant) kan roest ontstaan.
- Zet de auto in zijn achteruit of vooruit, laat met de voet op de rem de koppeling een beetje opkomen zodat het blok begint te kantelen, luister dan naar de uitlaat. Als deze plotseling meer herrie maakt, of tegen het chassis aan trilt of bonkt zijn er problemen.
- Open alle ruiten volledig en sluit ze weer. Ze moeten licht en zonder kraken of rare geluiden op en neer gaan.
- Zet het contact aan, kijk of alle lampjes op het dashboard oplichten. Als het lampje van het motormanagement niet oplicht, is dit een slecht teken. Of het is doorgebrand door langdurig branden als gevolg van een storing, of het is weggehaald (of draadje doorgesnapt) om een motormanagement storing te verdoezelen.

Voorkant

- Controleer kleurverschil in plaatdelen en eventueel verschil in aanwezigheid van steenslag op grill en motorkap. Zou kunnen duiden op schade.
- Lichtopbrengst koplampen

Passagiersstoel

- Verwijder vloermatten rechtsvoor en voel of het vloertapijt nabij de middentunnel en onder het dashboard vochtig is. Dit kan duiden op een lekkage kachelradiator.
- Bij types die een kantelbare rechterbuitenspiegel hebben, test je de werking door de achteruitversnelling in te leggen.



Proefrit

- Let bij een proefrit op koersvastheid, speling of trillingen bij fors remmen of flink optrekken.
- De auto moet zeer comfortabel veren, normale drempels moeten zonder afremmen genomen kunnen worden. In snelle bochten en tijdens remmen moet te merken zijn dat de weg beter wordt doorgegeven.
- Terugslaan van het rempedaal tijdens remmen duidt op ABS problemen
- Zware koppeling of heel hoog aangrijpende koppeling duidt op vergevorderde slijtage.
- De automatische bak moet goed op- en terugschakelen zonder overmatig slippen
- Cilindersloten die doordraaien

Kofferdeksel

- Waterlekkage in kofferruimte

Achterkant

- Bekijk de trekhaak, als-ie flink gebruikt is heeft de auto dus behoorlijk moeten werken

-Start de auto en zet hem in de rijstand. Laat een deur openstaan en duw de voorkant of de achterkant van de auto naar beneden. Je moet hem soepel een cm of 10 tot 15 in kunnen drukken. De auto moet in 1 keer terugveren en niet deinen. Als dit niet of moeilijk gaat is de staat van de veerbollen slecht.

-Als je de voor of achterkant omlaag blijft drukken moet na een seconde of 10 de auto de hoogte corrigeren. Als je dan weer loslaat moet-ie na een 5 tot 10 seconden opnieuw corrigeren. Is dit niet zo dan zit er een hoogteregelaar vast.

-Laat een tweede persoon kijken of tijdens de start evt. rookpluimen uit de uitlaat komen. Dit duidt op olieconsumptie.

-Klik eens door de verschillende weergaves van de tripcomputer heen, dan krijg je een beeld van het verbruik en gemiddelde snelheid die de auto gereden heeft

-Schakel de handrem in, deze zou hooguit een klik of 3 tot 5 ingetrapt moeten kunnen worden. Als ie veel dieper doorgetrapt kan worden zijn de remblokken versleten of is er een defect aan de handremkabels of remklauwen.

Achterwielen

- Let op dat de achterwielen evenwijdig aan elkaar staan. Geen / \ of \ / wielstand dus. Heb je dit wel dan zijn de draagarmlager aan vervanging toe.