

## Tausch der Federbeindomlager am Citroen XM

Im schlimmsten anzunehmenden Fall, wenn die Federbeindomlager Alterungserscheinungen (Risse im Gummi, Unterrostung etc.) haben, sollten diese getauscht werden, bevor ein geplatztes Domlager dem Federbein freien Lauf gewährt und das Federbein „durchschießt“ und die Motorhaube zerstört. .

Es gibt diese Federbeindomlager nach wie vor neu zu kaufen, aber auch auf dem Gebrauchtteilemarkt (u.a. Christian Osthues) sind diese Lager in gutem Zustand und deutlich preiswerter als neu zu bekommen.

Bevor mutig und wohlgenut ans Werk gegangen wird, muss gecheckt werden welche Version Federbeindomlager benötigt wird. Im XM wurden verschiedene Varianten verbaut. Die Schubstangen des Federbeins haben verschiedene Durchmesser. Die alten Y3 und die ersten Y4 hatten dünnere Federbeinschubstangen, die neueren Versionen haben einen grösseren Durchmesser. Somit passt das Federbein aus den ersten Produktionsjahren mit dünnerer Schubstange nicht in die Domlager aus den jüngeren Jahren, die Schubstange würde im Domlager herumschlabbern und könnte nicht fixiert werden.

D.h. vor Ausbau der vorhandenen Domlager zunächst die Mutter lösen, die das Federbein hält (die zentrale Mutter oben auf dem Domlager) und den Durchmesser der Schubstange messen und mit dem Durchmesser des evtl. vorhandenen neuen Austauschlagers vergleichen. Danach nicht vergessen, die Mutter wieder anzuschrauben, sollte das Tauschlager nicht passen ....

Tip: ggf. kann man auf dem Gebrauchtteilemarkt preiswerter zwei Domlager plus passende Federbeine erwerben und dann Domlager plus Federbeine tauschen. Das kann preiswerter sein, als zwei komplett neue Domlager anzuschaffen.

Nun aber ans Eingemachte:

Fahrzeug in Ruhestellung. Hydraulik auf Minimum, d.h. Hydraulik/Federung komplett entlasten (das nimmt den Druck aus dem System).

Fahrzeug auf der Bühne oder mit Wagenheber aufbocken, sodass das Fahrzeug angehoben werden kann, und das Rad am zu tauschenden Domlager demontieren, um später Zugriff in den Radkasten zu haben.

Beide Räder anheben, um den Stabilisator zu entlasten, der sonst die Federbeine nach oben drückt, sodass die Domlager nicht heraus genommen werden könnten.

Hydraulikleitung abschrauben (Überwurfmutter) und Leitung vom Domlager abziehen. (Austretendes Hydraulik-Öl auffangen und nicht in die Umwelt abtropfen lassen!)

Federkugel abschrauben - eventuell lohnt es sich, gleich über einen Satz neuer Federkugeln nachzudenken. Dabei würde ich allerdings empfehlen, dann den kompletten Satz Federkugeln zu tauschen incl. Druckspeicher.

Zentrale Mutter der Federbeinschubstange abschrauben.  
Federbeinschubstange von oben mit einem Torx-Schlüssel gegenhalten.

Federbeinschubstange nach unten herausdrücken.  
Das wird in den meisten Fällen nur mit Anwendung leichter bis roher Gewalt funktionieren, die da Schubstange fest in der Aufnahme im Domlager sitzt.  
Abhilfe: Holzklötzchen oben auf die Schubstange legen  
und dann mit kräftigen Hammerschlägen die Schubstange nach unten heraus klopfen.

Nie mit Hammer oder anderem Werkzeug die Schubstange direkt "bearbeiten", die soll ja später im neuen Lager wieder festgeschraubt werden und darf daher nicht beschädigt werden!

Ggf. Fahrzeug mit Wagenheber/Bühne anheben, dann setzt sich alles leichter nach unten ab.

Federbeindomlager komplett lösen - es handelt sich um vier Muttern, die die Stehbolzen des Domlagers in der Karosserie fixieren. (in Fahrtrichtung rechts ist mit diesen Muttern auch noch die Wagenheber / Reserveradkurbel fixiert).

Domlager nach unten herausnehmen.

Karosserieteile säubern, ggf. gleich alle Auflageflächen mit Korrosionsschutz (ich bevorzuge FluidFilm bzw. PermaFilm) behandeln.

Neues Domlager von unten in die Karosserie einführen, die vier Stehbolzen mit Korrosionsschutzmittel (FluidFilm) versehen, und alles mit den vier Muttern festschrauben (rechts die Halterung für die Kurbel nicht vergessen). Danach Federbeinschubstange von unten hochschieben (ggf. Fahrzeug auf Bühne / Wagenheber absenken, dann kommt einem die Schubstange schon entgegen). Mit einem Torx-Schlüssel von oben die Federbeinschubstange so drehen, dass die Öffnung zur Hydraulikleitung und zur Federkugel zeigt. Zentrale Mutter festschrauben. Federkugel und Hydraulikleitung anschrauben. Fertig.

Fahrzeug ganz von Bühne / Wagenheber ablassen, Motor starten, alle Anschlüsse auf Dichtigkeit prüfen (Sichtprüfung, ob irgendwo Hydraulikflüssigkeit austritt - dann wäre Federkugel oder Hydraulikleitung nicht fest genug angezogen) und Hydraulikflüssigkeitspegel im Hydraulikbehälter prüfen.

Pro Federbeindomlager kann man etwa eine Stunde veranschlagen, bei sorgfältiger Arbeit eher ein bisschen mehr, aber es geht ja nicht darum, einen Zeitrekord aufzustellen.

Georg W. Eschenbach - für ACC und XM IG