

Citroën C6 Genootschap



C6 Journaal december 2021

Beste C6 genoten,

In dit laatste C6 journaal van 2021 moet ik vaststellen dat wij helaas weinig van onze geplande activiteiten hebben kunnen uitvoeren, evenals in 2020. De reden is natuurlijk evident. Toch hebben wij in 2021 nog wat kunnen organiseren. We kunnen o.a. terugkijken op een leuke rit door Gooi en Vechtstreek en een zeer geslaagde technische bijeenkomst in Zwolle. Bij deze nogmaals dank aan de organisatoren.

Hoewel de vooruitzichten voor volgend jaar niet erg hoopgevend zijn hebben wij toch de nodige plannen al klaar voor een aantal activiteiten. Elders in dit journaal leest u daar meer over.

Helaas kregen in wij 2021 bericht van 2 leden die ernstig ziek zijn. Namens het C6 Genootschap wensen wij hen heel veel sterkte toe.

Het bestuur wenst u een gezond en voorspoedig 2022!

Timo Hoven

In dit nummer

- Woord van de voorzitter
- Activiteiten 2022
- CitroExpert wordt 25!
- Bestuurszaken
- Lekker luxe in een taxi
- Tips en Trucs voor je C6
- Verzeker je klassieker goed
- Technische bijeenkomst 2021
- De Jeugd van tegenwoordig
- C6 in 50 tinten grijs
- Technische vragen en antwoorden

Activiteiten 2022



- C6 tourrit Friesland
- C6 tour- en vaarevenement Biesbosch
- Deelname aan Citro Expo of - CitroClassique
- Technisch cosmetische dag (op uitnodiging van Boll's van Zijl autoschade/bandenservice Bunnik)
- Technische meeting 2022

Uiteraard zijn alle geplande activiteiten onder voorbehoud van de ontwikkelingen volgend jaar van het Corona-virus. Derhalve zijn er nog geen data bekend wanneer de evenementen eventueel kunnen plaatsvinden.

CitroExpert wordt 25!

Nederland is een land van Citroënliefhebbers. Iets dat zich al kort na de introductie van de Deux-chevaux manifesteerde, toen in 1954 de 2cv Club Nederland werd opgericht. Veel verenigingen zouden volgen en je zou kunnen zeggen dat elk model zijn schare fans kent, mensen die hun voorkeur daarvoor in verenigingsverband willen beleven.

Maar ook op andere wijze wordt blijk gegeven van dit enthousiasme. Bijvoorbeeld met het onafhankelijke magazine CitroExpert.

CitroExpert ontstond in 1996 als Nederlands antwoord op het Franse Citroën-



Revue, dat kort daarvoor was stopgezet. Het geeft vanaf het begin een gevarieerd beeld van alles wat Citroën en de merkbeleving van de Double Chevron teweegbrengt. In De Lage Landen bij de Zee, maar ook elders ter wereld. Aan de hand van veelal unieke, authentieke foto's en documenten. Van de eerste 10HP Type A uit 1919 via iconische modellen als Deux-chevaux, Traction, DS, HY en SM belandt de lezer bij Youngtimers en de nieuwste versies. Restauratieverslagen, rijimpressies, toeristische reportages, reisverhalen, ... Maar ook met rubrieken waarin de lezer aan het woord komt, of met een signalering van nieuwe boeken en miniaturen,

evenementen-aankondigingen en -verslagen. Elke twee maanden met zo'n honderd pagina's fullcolor CitroNieuws en -Ouds in een luxe magazine gebundeld. Al 25 jaar en 150 nummers lang. Mocht u CitroExpert nog niet kennen, dan is het wellicht een mooi moment voor een kennismaking? Het magazine is verkrijgbaar op basis van een abonnement (kijk op www.citroexpert.nl), maar ligt ook bij de beter gesorteerde boekhandel en kiosk.

Het C6 Genootschap feliciteert **Wouter Jansen** met het 25-jarig jubileum van zijn gewaardeerde tijdschrift.



Bestuurszaken

Onze bestuursleden René ten Cate en Hans van Leeuwen hebben afgelopen jaar hun bestuursfunctie neergelegd.

Beiden hebben zich jaren enthousiast ingezet voor het Citroën C6 Genootschap. En niet alleen zij maar ook Yvonne en Bep. Zij blijven uiteraard wel lid van ons genootschap en hebben te kennen gegeven dat wij een beroep op hen kunnen doen voor hand- en spandiensten in de toekomst.

Wij stellen dit zeer op prijs en danken beiden voor hun enthousiaste inzet de afgelopen jaren.

Taxi

De eerste jaren na de introductie in Nederland van de C6, kon je ze tegenkomen met een blauw kenteken. Dit kenteken wordt verleend aan auto's die bedrijfsmatig gebruikt worden als taxi (commerciële verhuur met chauffeur).

Op dit moment rijden er nog zes C6-en rond met dit taxi-kenteken.

(Bron: database RDW 12-12-2021).



Tips en Trucs voor je C6

Koplamp

Recentelijk ontdekte ik, dat de linker koplamp geen groot licht meer uitstraalde. Marco Houtkooper (Vakgarage Houtkooper Stompetoren) wist direct de vermoedelijke oorzaak: een simpel draadbreekje in de verlichtingsunit. Bij inschakelen van het groot licht wordt nl. een schild voor de lamp neergelaten. Als het schild tenminste stroom toegevoerd kan krijgen.

Na demontage van de verlichtingsunit bleek het vermoeden juist. Een week eerder had hij hetzelfde geconstateerd bij een andere C6. In de rechter verlichtingsunit.

Toeval? Beide C6-en zijn ongeveer even oud.

Leek mij in elk geval de moeite waard deze ervaring te delen. Bij de APK-keuring moeten nl. beide koplampen ook groot licht kunnen stralen.

Eddy Bueno

Sensor bandenspanning

Bij het wisselen van de zomer naar de winterbanden en vice versa moeten de bandenspannings sensoren zich weer even instellen. Dit gebeurt onder het rijden automatisch. Deze keer echter gaf een sensor aan "lekke band" terwijl dat niet zo was. Ook na een langere rit bleef de melding verschijnen. Sensor kapot? Dat kan natuurlijk na zoveel jaar. Willem Roest van Centre C6 had een goeie Tip; De band tot maximale spanning oppompen 3-3,5 bar en dan leeg laten lopen tot de normale spanning 2.5 bar. En..... de sensor werkt weer perfect!

Timo Hoven



Technische bijeenkomst 6 november 2021

Zaterdag 6 november 2021 kon het weer eens, een technische meeting. De 10^e sedert de oprichting van het Citroën C6-genootschap.

Dit keer in Zwolle, waar 47 C6-liefhebbers en liefhebsters zeer gastvrij werden ontvangen door Auto Palace Citroën/DS in de persoon van de vestigingsmanager, Roy Hanekamp.



Het blijft een prachtig gezicht de ene na de andere voiture te zien komen aanrijden en vervolgens parkeren. Onder ruim 35 C6-en bevonden zich ook de zeldzame kleuren "Ganache" en "Vert Nova".

De bijeenkomst werd geopend door onze voorzitter, Timo Hoven, die o.a. memoreerde, dat twee mensen wegens ernstige ziekte tot hun grote spijt niet aanwezig konden zijn, te weten René de Jager en ons medebestuurslid Ruud van Beemdelust.

Hij deelde ook mede, dat onder de aanwezigen 19 mensen voor de eerste maal een technische meeting bijwoonden.

Daarna werd het woord overgenomen door Willem Roest, mededirecteur van het Centre C6 in Aalsmeer, die zoals altijd iedereen weet te onderhouden met zijn enthousiasmerende uiteenzettingen over verschillende technische kwesties. Knap is dat Willem in staat is zowel voor de "technische leek" als voor de "echte techneut" helder te maken waar de schoen (soms) wringt. Elders in deze uitgave vindt u een samenvatting van de voor de praktijk meest belangrijke kwesties, de C6 betreffend.

Zoals inmiddels traditie is, was er ook dit keer een "mystery-car". Al was na binnenkomst in de prachtige, lichte showroom van Auto Palace, snel duidelijk, dat de onder een doek verborgen auto wel de nieuwe DS 9 zou zijn. Rond 11.45 uur onthulde Roy Hanekamp, dat Auto Palace een van de weinige bedrijven was die een DS 9 in de showroom had staan.

Nadat Willem Roest en hij het doek van de auto hadden verwijderd, werd de nieuwe DS 9 E-tense in een prachtige blauwe kleur ("Midnight Blue") snel door iedereen van alle kanten bekeken en natuurlijk becommentarieerd. We zijn tenslotte C6 liefhebbers.....Ik heb overigens van diverse mensen opgevangen, dat het ontwerp aansprak.

Na een erg smakelijke lunch hervatte Willem Roest de bespreking van de resterende technische vragen en ging hij daarna ook nog kort in op een aantal milieuaspecten en de nieuwe APK-eisen die met ingang van 1 juni 2022 voor alle diesels met roetfilter gaan gelden.



Met een nieuw apparaat, een zogenaamde deeltjestester (niet ieder keurstation beschikt over zo'n apparaat!), wordt de uitstoot van fijnstof gemeten. Deze meting laat zien of de hoeveelheid fijnstof wel voldoende wordt opgevangen door het roetfilter. Is deze meting te hoog dan leidt dit tot een afkeuring. In 99% van de gevallen kun je er dan vanuit gaan dat het roetfilter zelf de veroorzaker is. We praten niet over een verstopt roetfilter maar over echt een defect. Het reinigen van een roetfilter is hier ook niet de oplossing van het probleem. Worden er andere zaken door de APK-keurmeester als oorzaak aangemerkt, dan kunnen daar vraagtekens bij worden geplaatst. Het doorgronden van het systeem is hier van belang en een APK-keurmeester is vaak niet op de hoogte hoe het systeem functioneert.

Een niet functionerende of omgeleide EGR klep of kleppen, zorgt/zorgen niet voor een verhoogde concentratie fijnstof achter een goed functionerend roetfilter tijdens de APK¹.

In de testprocedure wordt overigens op een zeker moment volgas gegeven: een geluid dat door merg en been gaat.

Willem vertelde met de nieuwe deeltjesteller de uitstoot van een 2.7 HDi met goedwerkend roetfilter te hebben gemeten en daarna de hoeveelheid

¹ **Opmerking Eddy Bueno:** het zogenaamde afdoppen van de EGR is in strijd met de verkeerswetgeving. De auto voldoet dan nl. niet meer aan de type goedkeuring en dat is strafbaar.

roetdeeltjes in de buitenlucht (Aalsmeer!). De uitkomst is natuurlijk geen verrassing: de C6 is vele malen "schoner".

Tegen 16.00 uur sloot Timo de bijeenkomst af en bedankte hij met een kleine attentie Roy Hanekamp voor de geboden gastvrijheid in een prachtige ambiance en natuurlijk ook Willem Roest voor de manier waarop hij ons weer heeft weten te boeien.

Tenslotte. In de wandelgangen gaf een aantal mensen aan verheugd te zijn, dat deze bijeenkomst nu eens dichterbij huis was georganiseerd. Wij houden dat in gedachte!

Eddy Bueno

In de bijlage bij dit C6 journal vindt u een samenvatting van de technische vragen bij deze bijeenkomst in alfabetische volgorde.



Het verzekeren van een klassieker

Het is niet voor het eerst dat we aandacht besteden aan het verzekeren van onze C6-en. Standaard zijn er twee mogelijkheden om de auto te verzekeren:

- De schade die voortvloeit uit de wettelijke aansprakelijkheid: de schade die we toebrengen aan anderen wordt vergoed door de verzekering. De WA-plus dekt nog kleinigheden als ruitschade;
- Allrisk verzekert ook schade die aan onszelf te wijten is aan de eigen auto.

In het eerste geval wordt de aanrijding met een paaltje dat we over het hoofd hebben gezien niet vergoed, bij allrisk wel.

Mijn C6 was allrisk verzekerd. Mijn trots werd, correct geparkeerd voor mijn huis, aan gort gereden, de onverlaat meldde zich en nam de schuld op zich. Een schade-expert, aangewezen door mijn verzekeraar, kwam tot het oordeel dat de schade (€ 7.000) hoger was dan de dagwaarde (€ 3.500). De auto wordt dan niet hersteld, ik kreeg iets meer voor het "wrak".

Als liefhebber heb ik mijn C6 onderhouden om samen oud te worden. Wat ik aan onderhoud en nieuwe onderdelen heb uitgegeven zal vind je niet terug in de dagwaarde.

Ik ben zeker niet de enige Citroën-liefhebber met meer dan één Citroën. In mijn geval is het een bescheiden klassieker waaraan veel plezier te beleven valt: een 2cv. Niet heel uniek (1 van die ruim 5 miljoen), niet heel oud (nog geen 40 jaar), wel origineel maar met 'rimpels' door de leeftijd. Toch ligt de waarde ruim boven de nieuwprijs destijds. Niemand zal kiezen voor de normale verzekering en altijd kiezen voor een klassieker verzekering. Hiervoor is eens per jaar of twee jaar een



taxatierapport nodig voor minder dan € 200. De taxatie bepaalt de waarde aan de hand van de verkoopprijzen, onderhoud en staat van uw auto.

Ter illustratie: de taxatiewaarde van mijn Eend is hoger dan de schade aan de C6 en dus 2x zo hoog als de dagwaarde van de C6. Het is onbekend wat de taxatiewaarde van mijn C6 zou zijn, maar ik schat in dat die wel mij de mogelijkheid had gegeven om mijn C6 te vervangen, feitelijk is dat nu niet mogelijk op basis van de dagwaarde.

Verzekering van de C6 als klassieker geeft wel beperkingen aan het gebruik (maximumaantal jaarlijkse kilometers), de taxatiewaarde moet hoger zijn dan de dagwaarde. Overigens het eerste jaar na aanschaf geven verzekeraars veelal de koopprijs als vergoeding voor de verloren C6 indien allrisk verzekerd.

Overigens wat voor mij al een klassieker is, is het formeel nog niet. De C6 is een 'youngtimer' in de verzekeringswereld die alleen bij enkele verzekeringsmaatschappijen tegen taxatiewaarde is te verzekeren.

Jan Nagtegaal

Eén van de verzekeringsmaatschappijen die hiertoe bereid zijn, is [Turiën & Co](#) te Alkmaar, via [Advies Verzekerd!](#) in Meppel (Sjoerd Stel). Een aantal van onze C6-genoten heeft daar dan ook een all-risk verzekering. Voor de goede orde: wij hebben géén enkele band met dat kantoor. De premie is veelal lager.

De Jeugd van tegenwoordig

Timo Buitenhuis is degene die onze website heeft gebouwd toen hij nog IT student was. Inmiddels is hij afgestudeerd en werkzaam bij een bekende webwinkel als webdesigner. Een paar weken geleden sloeg ik de krant open en daarin stond een artikel over Timo. Hij had zijn eerste jaarsalaris (ruim € 21.000) geheel gedoneerd aan Unicef! Zoiets hoor je toch zelden. Complimenten aan Timo voor dit grootse gebaar!

Timo Hoven



C6 bijna 50 tinten grijs

De C6 is verkrijgbaar in alle kleuren als het maar grijs is. Henry Ford zei zoiets over de Fords maar dan over zwart, hij zag er voor T-Ford efficiency voordelen in: zwarte verf droogde sneller. Zoals bekend was juist deze productiemethode een voorbeeld voor André Citroën voor zijn automobielfabriek. De T-Ford is net als de C6 in alle kleuren verkrijgbaar.

BEIGE	13	PAARS	7
BLAUW	99	ROOD	52
BRUIN	26	WIT	10
GEEL	2	ZWART	304
GRIJS	401		
GROEN	17	totaal	931

Naar de stand van 12-12-2021

Wit is de enige kleur zonder meerprijs. Voor andere kleuren betaalde u al snel de prijs voor een prima fiets; zelfs elektrisch.

De kleur geel is lastig te koppelen aan het lijstje van Citroën, misschien 'Sable de Lagune'. Wil degene die een gele C6 heeft zich melden?



Tot zover de buitenkant.

Interieur

De C6 in Nederland is lang standaard met leren bekleding geleverd. Voor zover bekend in drie kleuren: Claudia Mistral (zwart), Claudia Wadibis (beige) en Claudia Alezan (cognac). Citroën heeft gekozen het plastic in het interieur voor alle auto's grotendeels gelijk te houden: zwart. Enkele plastics zijn in de kleur van de bekleding geleverd. In alle uitvoeringen is de houtafwerking gelijk.

Ik begeef me op glad ijs en doe het toch.

Maar laat me het inleiden met de "tepels" van Eric. De oprichter van het C6-genootschap en ongekroonde erevoorzitter Eric Bruinsma stoorde zich aan de watersproeiers op de motorkap. De C6 heeft twee kleuren: de glimmende carrosserie en beschaafde chromen strips. Minder fraai is het vaal zwarte plastic aan de onderzijde van de deuren. En die ene dissonant op de motorkap: de ruitensproeiers zijn twee punten op de motorkap uitgevoerd in goedkoop en vaal zwart plastic. Eric heeft ze laten verchromen, het is al beter. In carrosseriekleur zou mijn voorkeur hebben.

Terug naar het plastic in de C6. Waarom zijn de plastic onderdelen niet in dezelfde kleur als het leren interieur? Wit stuur met zwarte knoppen ziet er niet uit, naar mijn mening. En dan die zwarte vlakke voor de voorruit.

Andere onderdelen van het interieur zijn wel in kleur uitgevoerd. Helaas blijkt dat na jaren toch anders te verkleuren dan het leer dat (zeker bij goed onderhoud) mooi blijft.

Het gebruik van deze plastics valt me tegen en daarom is mijn favoriete kleur: zwart leer.

De C6 is van begin af aan in Nederland in drie niveaus geleverd en alleen het derde, de Exclusive (veruit de meest verkochte uitvoering in ons land), was standaard voorzien van leer ("Vitelli"). De standaard (1e niveau) had Velours bekleding "Aréa" en het tweede (Lignage) Alcantara/Velours "Aréa". De stoffen bekleding die prima voldeed in de XM waar leer nog een luxe was, is een minpunt voor de C6 vermeld als we zijn. De houten versiering is ook vervangen door... iets anders.

Jan Nagtegaal



COLOFON

C6 Journaal verschijnt om de paar maanden en is als clubblad bedoeld van het Citroën C6 Genootschap (stichting Amicale Internationale Citroën C6).

Citroën C6 Genootschap is ontstaan uit een spontaan idee in 2010 en door inzet en activiteiten van de heer Eric Bruinsma uitgegroeid tot een internationaal gezelschap van rond de 600 liefhebbers, verspreid over de wereld: van Japan tot de USA en Australië, van Rusland tot Spanje.

Sinds 2016 is het Genootschap juridisch als Stichting georganiseerd met een vijfkoppig bestuur en heffen geen vast bijdragen.

Kosten van activiteiten worden omgeslagen over de deelnemers.

De belangrijkste doelstelling van ons Genootschap is het in stand houden van het prachtige product, de Citroën C6, een toekomstige klassieker.

Ook de mogelijkheid om technische informatie te delen is een belangrijk aspect en uiteraard de onderlinge plezierige omgang met elkaar op bijeenkomsten, ritten en andere activiteiten. Zoals gezegd vinden we de uitwisseling van technische ervaring heel belangrijk tussen de rijders met de ons bekende specialisten.

U kunt zich bij het Genootschap registreren door opgave via onze site of via www.citroenc6-genootschap.nl

Privacy: Het C6 Genootschap legt uw gegevens uitsluitend vast in het kader van het genootschap en de informatie daar omtrent. Stelt u daar geen prijs op dat kunt u dit schriftelijk aangeven.

Kijk ook onze website:

www.citroenc6-genootschap.nl

contact@citroenc6-genootschap.nl

Fijne feestdagen en een gelukkig en gezond 2022



Houd de C6 heil, ze worden niet meer gemaakt!

1. Accu

Het is zinloos om bij een langere buitengebruikstelling van de auto een accu met een hogere startcapaciteit te plaatsen.

Veel goedkoper is het nl. om de accu op een druppellader aan te sluiten (+ en – pool aansluiting onder de motorkap).

Is dat niet mogelijk, dat kan de kabel van de min pool worden losgenomen.

MAAR PAS OP!

Laat tenminste één raam van de auto op een kiertje staan en open na het aansluiten van de minkabel alleen dat portier. En leg een doek tussen de bumper en de achterklep, zodat deze niet in het slot valt. De kofferbak gaat nl. alleen elektrisch open.

Overigens is het op een kiertje zetten van alle ramen een aanrader omdat het interieur dan blijft luchten en schimmels hier minder kans gaan krijgen.

2. Airco valt uit bij warm weer

Helaas een bekend verschijnsel. Het lijkt er op, dat bij warm weer en langdurig gebruik van de airco de verdamper in het dashboard bevroest, waarna het systeem zichzelf uitschakelt. Na enige tijd stilstaan is de verdamper vermoedelijk weer ontdooit en werkt de airco weer naar behoren.

Oproep

*Centre C6 ziet u graag verschijnen met zo'n uitgevallen airco, als u in de buurt bent. Het verschijnsel is nl. nog nooit "op heterdaad" betrappt kunnen worden. **Bij aankomst motor laten draaien om een diagnose sessie te kunnen starten.***

3. Bobines C6 benzine

De bobines van de C6 met benzinemotor zijn niet het sterkste punt. Loopt de motor niet op alle 6 cilindres? Tien tegen één, dat een of meer bobines kapot zijn.

Advies: vervang deze dan allemaal tegelijk. En als de bougies niet kort geleden vervangen zijn, deze direct meenemen. Omdat de pakking van de luchtinlaat los wordt gemaakt, is het advies deze ook meteen te vervangen.

4. Brandstof

Voor zowel de benzine als de dieserversies geldt het (algemeen gegeven) advies premium brandstof te tanken. De auto rijdt iets zuiniger, maar veel belangrijker: de pakkingen en leidingen worden niet of nauwelijks aangetast.

Voor wat de diesels betreft, er is onvoldoende ervaring om op dit moment te kunnen zeggen, dat de zogenaamde milieu-diesel even goed is als de premium-diesel.

5. Condens in de dagrijverlichting/richtingaanwijzer unit

Water in het huis van de dagrijverlichting /richtingaanwijzer komt vaak voor. Oorzaak is het afbreken van een of meer plastic klipjes waarmee de beide delen op elkaar zitten geklemd. Vervangen is de enige remedie. Centre C6 bevestigt daarom door middel van een tie-wrap de beide delen stevig aan elkaar (gaatje boren in het fittinggedeelte en eentje in het gedeelte waar het glas in zit). Deze oplossing is overigens niet altijd afdoende.

6. Conserveren van de C6

Gebruik zoveel mogelijk een Wax-programma of – als u de auto zelf wast- maak gebruik van een autowas houdende shampoo.

Nog beter is het uw auto een lakverzegelingsbehandeling te geven.

(NB Persoonlijk heb ik uitstekende ervaringen met een zogenaamde Waxoyl behandeling die ik iedere twee jaar laat herhalen)

Als uw C6 buiten moet staan, plaats deze dan zo mogelijk onder een afdak. Omdat het daaronder doorwaait, treedt roestvorming minder snel op.

Bij/onder de aansluitingen van de sierstrips op de aluminium deuren, ontstaan vroeg of laat kleine bobbeltjes. Het kan geen kwaad en is geen roest, maar een gevolg van de wisselwerking van de gebruikte materialen. Enige remedie; sierstrips en bobbeltjes verwijderen en portier geheel opnieuw laten spuiten.

7. Cruisecontrole hapert

Een zeer bekend verschijnsel.

Een klap op het stuur biedt meestal soelaas. Althans voor enige tijd.

Indien de knoppen op het stuur op zich nog functioneren, is de oorzaak vrijwel zeker de Com 2000. Dat is de unit onder het stuur waarin ook de bedieningshandels voor de lichten en de ruitenwissers zitten. Vervanging is niet echt goedkoop.

Centre C6 zoekt naar een goedkopere oplossing.

NB *Een motorstoring of netwerkstoring zorgt er altijd direct voor dat de cruise afvalt of niet ingeschakeld kan worden. Het niet (goed) functioneren hoeft dus niet altijd (maar in de praktijk meestal wel) het gevolg te zijn van een defect in de Com2000.*

8. Dashbord/display valt uit

Na verloop van tijd valt het display dat zich direct achter het stuur in het zichtveld van de bestuurder bevindt, uit. Meestal is dat eenvoudig een á tweemaal te repareren.

Het preventief plaatsen van een zekering van 3 ampère voor de aansluiting van het display, voorkomt beschadiging (en dus uitval). Deze zekering zorgt er voor

dat de maximale stroom naar het display wordt geminimaliseerd waardoor mogelijk uitbranden van de bekabeling wordt voorkomen. Deze zekering wordt in de voedingsleiding van de BSI naar het display gemonteerd. Bij zekering F14 van de BSI komt een extra zekering die dan naar de 26V gele stekker pootje 19 van het instrumentenpaneel gaat.

NB Centre C6 studeert op de mogelijkheid om een soort pakketje samen te stellen dat kan worden aangeschaft (door de handige doe-het-zelver).

9. Euronorm 4 en 5

Alleen van belang voor de diesels.

Alle 2.7 HDi's hebben als classificatie Euro 4 en alle 3.0 HDi's Euro 5.

Op dit moment is het in **Nederland** zo, dat de 2.7 HDi's pas mogen worden geweerd uit de binnensteden met ingang van 1 januari 2025 en de 3.0 HDi's met ingang van 1 januari 2030.

Hoewel ook de 2.7 HDi's op zich genomen voldoen aan de euronorm 5, is het volgens de Nederlandse verkeerswetgeving zo, dat de door de Rijksdienst voor het Wegverkeer vermelde classificatie beslissend is. En die dienst neemt de classificatie uitsluitend over van de fabrikant. Dit betekent, dat alleen als Citroën bereid zou zijn een verklaring af te geven dat de 2.7 HDi's voldoen aan euronorm 5, deze nog 5 jaar langer in de binnen steden zouden mogen rijden.

Naar het oordeel van de technische commissie is het onbegonnen werk Citroën te bewegen zo'n verklaring af te geven. Citroën is immers niet echt geïnteresseerd in het "erfgoed".

10. Koplampen

Niet alle C6-en zijn standaard uitgerust met meedraaiende koplampen. De *hoogteverstelling* van de koplampen geschiedt bij alle C6-en automatisch.

11. Navigatie update

Niet meer mogelijk. De laatste Navteq ("Here") CD's (RT3-systeem) of software (RT 4 en 5 systeem) dateert van 2016/2017.

12. Onderdelenvoorziening

Op dit moment is dat nog niet een al te groot probleem. Centre C6 bijvoorbeeld beschikt ook over onderdelen, die niet (meer) leverbaar zijn. Bovendien kunnen sommige computers, bijv. de BSI (de centrale computer van de C6)- *als deze al kapot gaat* – meestal worden gerepareerd.

Onderdelenvoorziening voor oudere voertuigen staat bij Citroën helaas niet hoog in het vaandel.

Het terugvallen op gebruikte onderdelen is natuurlijk een belangrijke input in de toekomst. Er worden, naarmate de auto ouder wordt, steeds meer auto's gesloopt waardoor gebruikte onderdelen makkelijker verkrijgbaar worden.

13. Spoiler hapert

Het mechanisme voor de bediening wil wel eens vastlopen. Dat kan worden opgelost door de stangetjes (zichtbaar als de spoiler in de zogenaamde onderhoudsstand staat) te smeren met WD-40.

NB *De onderhoudsstand wordt ingeschakeld door na het afzetten van het contact, binnen 30 seconden de handel voor de bediening van de ruitenwissers eenmaal naar beneden te drukken. Pas na rijden met een snelheid boven de 6 km/h zakt de spoiler weer in normale werkstand.*

14. Spotify beluisteren

Dat is alleen mogelijk met een in de accessoire handel verkrijgbaar hulpmiddel. Elk type radio heeft zijn eigen aansluitingen; bij de oudere toestellen komt er bijvoorbeeld een BT module in plaats van de CD wisselaar aansluiting. Laat je goed informeren door de leverancier of dit echt mogelijk is. Soms moeten er ook software instellingen gemaakt worden.

15. Stoelverwarming defect

Oorzaak: meestal door te veel met de knie op de stoel/bank te rusten. Herstel is kostbaar, omdat de bekleding vastgelijmd zit op de schuimrubber onderlaag. Een van onze C6 rijders heeft het probleem tot tevredenheid laten oplossen tegen een zeer schappelijke prijs (nog geen € 200,00) door een bedrijf in Duitsland. Te weten: Autosattlerei Borken. Website: <https://www.activa-automobilservice.de/sattlerei/>

16. Stuurbekrachtiging hapert

Kan voorkomen bij rijden door een wat diepere plas. Waarschijnlijke oorzaak: een haperende spanner van de multiriem.

17. Veerbollen en vering. Levensduur

De veerbollen van de C6 zijn niet navulbaar. Over de levensduur valt nog niets te zeggen. Daarom is preventief vervangen niet noodzakelijk. Alleen iemand die weet hoe een C6 moet veren, kan beoordelen of de veerbollen aan vervanging toe zijn. Het demonteren van de bollen en testen op de testbank geeft een daadwerkelijk beeld of de bol wel of niet defect is en/of een drukverlaging geeft.

Een goede vering (de C6 veert nu eenmaal soepel) is mede afhankelijk van de juiste wagenhoogte. Centre C6 beschikt over een eenvoudig, maar doeltreffend meetmiddel. Een hoogteverschil van ongeveer 3 mm is al merkbaar tijdens rijden.

18. Wiellager "bromt"

Of en zo ja welk wiellager aan vervanging toe is, is moeilijk vast te stellen. Het geluid kan ook worden veroorzaakt door gecupte voor- en/of achterbanden!

Let op dat bij controle op de hefbrug met draaiende wielen de vering automatisch gaat regelen en alle vloeistof terugstroomt naar het reservoir. Dus de dop tijdelijk verwijderen om geen overdruk te krijgen.