

# Citroën C6 Genootschap



## *C6 Journaal januari 2024*

Beste C6-genoten,

2024 wordt het 14e jaar van het bestaan van ons genootschap.

Gelukkig mag ons genootschap zich nog steeds in een groeiende belangstelling verheugen. Er zijn regelmatig nieuwe aanmeldingen, zoals u elders in de uitgave kunt lezen. De afgelopen jaren hebben wij tal van evenementen georganiseerd en wij hopen als club daar ook mee door te gaan.

Echter voor enkelen van ons wordt het tijd om na 14 jaar de bestuurlijke zaken van ons genootschap te beëindigen. Tijd voor de wat jongere garde om het stokje over te nemen! Een oproep voor nieuwe bestuursleden voor onze stichting vindt u ook in dit journaal. Ik hoop op wat positieve reacties, van enthousiaste C6 eigenaren die ons genootschap een warm hart toedragen en kunnen bijdragen aan de continuïteit van onze club.

Met amicale groet,

Timo Hoven  
voorzitter

### **In dit nummer**

- Woord van de voorzitter
- Activiteiten 2024
- Kort verslag technische meeting 15 november 2023
- Citroën C6 in Nederland
- Luxemburg rit
- Van de technische commissie  
*Een aanvulling en een tip*
- Samenvatting technische vragen 15 november 2023
- IM Eric Bruinsma en Henk Busink
- Colofon



## Activiteitenagenda 2024

Ook dit jaar organiseren wij met het C6 Genootschap enkele evenementen of kunt u deelnemen aan activiteiten van bevriende clubs. Helaas zijn sommige datums nog niet definitief maar wij zullen u hierover tijdig informeren.

### Voorjaar 2024

Voorjaarsrit. **"De Biesbosch"** nadere datum volgt.

**3-4 mei Citroclassica** vliegveld Twente Enschede.

Dit jaar is het C6 Genootschap niet met een stand aanwezig. Wij overwegen wel een gezamenlijke C6-rit naar dit evenement. Nadere informatie volgt.

**12 juni evd. Norway** Onze Noorse vriend **Ingolf Roth Fischer** organiseert op deze datum zijn eerder uitgestelde Noorwegen trip. Alle informatie voor deelname vind u op de website van onze vrienden **C6 Friends** <https://c6-friends.nl/index.php>

**14-18 augustus 17<sup>e</sup> ICCCR meeting Torun Polen** Deze internationale Citroën meeting zal na 2 jaar uitstel op deze data plaatsvinden. Als club is het C6 Genootschap niet vertegenwoordigd. Meer informatie vindt u op: <https://www.facebook.com/ICCCR2022WhyNotTorunPoland/>

### Najaar 2024      Technische meeting



## Kort verslag technische meeting 15 november 2023

Zaterdag 25 november 2023 vond alweer voor de 13e keer een technische meeting plaats. Ook ditmaal werden wij weer zeer gastvrij ontvangen bij het Centre C6 /Gert de Jong Automobielen in Aalsmeer. Het aantal inschrijvingen liep wat achter bij voorgaande jaren (dit keer: 37), maar het enthousiasme was er niet minder om.

In zijn openingswoord memoreerde onze voorzitter, Timo Hoven, kort de historie van ons genootschap en riep hij belangstellenden voor een bestuursfunctie op zich te melden.

Hij stond natuurlijk ook stil bij het recente overlijden van de oprichter van het C6-genootschap, Eric Bruinsma en zijn partner Henk Bussink. Zij zijn geruime tijd de stuwende kracht geweest achter de vele activiteiten die



het genootschap in de loop der jaren heeft georganiseerd. In dit C6-journaal treft u een in memoriam aan.

Helaas ontvielen ons, voorzover bekend, nog enige actieve genoten: Ton de Roos, Ron Muyzert en Frans Bruning.

Traditiegetrouw begon Willem Roest, mededirecteur van het Centre C6, daarna met de beantwoording van diverse technische vragen en zoals altijd deed hij dat weer op een ook voor niet-technenuten begrijpelijke en aanstekelijke wijze. Een samenvatting staat elders in dit nummer.

Een vast onderdeel van de technische meeting is de Mystery Guest. Het C6-



genootschap probeert een verrassende Citroën (of verwant merk) te presenteren. In dit geval bevatte de verhullende rode hoes voor de aanwezigen geen enkel geheim. Geen andere auto dan de ID/DS heeft dit profiel. Toch viel menige mond open van verbazing toen de motorkap geopend

werd.

Ondanks het feit, dat elektrificatie van een C6 waarschijnlijk geen onderwerp meer zal zijn, omdat het zogenaamde canbus-systeem waarvan onze C6 (net als veel andere moderne auto's) elektrificatie te gecompliceerd maakt, was er toch een elektrische auto:

Jelle Alten was nl. bereid zijn geëlektrificeerde ID 19 (met een actieradius van ongeveer 300 km) te showen. Hij kon dan ook op een grote schare bewonderaars rekenen. Natuurlijk, een DS komt omhoog als de motor eenmaal is gestart. Maar het is toch bijzonder om zoiets vrijwel geruisloos te zien gebeuren, nadat een schakelaartje is omgezet.



Na de uitstekend verzorgde lunch was het de beurt aan Harry Abels, oprichter van Abels en Partners Architecten Amsterdam en trotse bezitter van een C6 met een kilometerstand van 491.500 (!), een presentatie te geven over het onderwerp de auto en de architectuur. Nogal wat architecten blijken ook een zwak te hebben voor (soms bijzondere) auto's, hetgeen hij treffend illustreerde. Maar ook toonde hij, dat bij modern ontworpen gebouwen nogal eens "ouderwetse" auto's worden afgebeeld. Leerzaam en amusant gebracht. Terecht werd zijn presentatie zeer gewaardeerd.



Tenslotte betrok Willem Roest ons bij aanschouwelijk onderwijs. Op een stelling lag een portier van een C6, waarvan de binnenbekleding was verwijderd, zodat alle onderdelen goed zichtbaar waren. Aan de hand daarvan demonstreerde Willem de plaats en de werking van diverse onderdelen, die in enige technische vragen aan de orde waren gekomen. Voor herhaling vatbaar!

Eddy Bueno



## Citroën C6 in Nederland

Dit is op basis van de RDW open database van 11 november 2023<sup>1</sup>. Dit bestand bevat ongeveer 18 miljoen voertuigen met een Nederlands kenteken. Hierop heb ik een selectie gemaakt op Citroëns met de handelsbenaming C6.

Dat levert 957 voertuigen op. Hiervan zijn er enkele die bijna 100 jaar oud zijn.



De Citroën C6 is gebouwd van 1928 tot 1932, dus kende een korter leven dan onze C6. De vooroorlogse achterwiel aangedreven C6 is de opvolger van de B14. De C6 had een kleiner zusje de C4. De C4 moest het doen met een 4 cilinder motor en de C6 had er 2 meer. Respectievelijk 1628 cc en 2442 cc. De C6 was overigens niet sneller dan mijn 2cv.

De productieaantallen verbaasde mij wel: van de vooroorlogse C6 zijn er in 4 jaar ruim 60.000 verkocht en de C4 kwam tot het dubbele. De C4/C6 werd in 47 uitvoeringen geleverd. Dan gaat het niet om andere velgen maar vaak carrosserie varianten.

Onze C6 steekt wel heel bleek af met zijn 23.384 geproduceerde auto's in 7 jaar tijd. Als opvolger van de XM die in 12 jaar productietijd ruim 10x zoveel verkocht is (330.000).

Terug naar de vraag: zitten er C6-en bij van de vooroorlogse versie. Ja dat zijn er: 9 waarvan er overigens geen enkele origineel Nederlands is. Allemaal later geïmporteerd.

Tel met me mee:

957 C6-en -/- 9 zeer klassieke C6-en = 948 huidige C6-en die in Nederland rondrijden. Helaas is dat ook niet waar; het zijn er minder.

Op Facebook en onder de nieuwe geregistreerden valt het op dat mensen meer dan één C6 kopen. Een of twee donorauto's zijn niet ongewoon. Centre C6 Aalsmeer en ook andere garages hebben ook C6-en voor onze toekomstige onderdelen vraag klaar staan.

Die heb ik uit het bestand gefilterd: geen actieve APK (207), wel APK maar niet WA-verzekerd (55) en wel APK en niet WA-verzekerd en wel geëxporteerd (28).

---

<sup>1</sup> De informatie is verzameld voor de Technische Meeting van 25 november 2023.

Deze kunnen geregistreerd bij een handelaar, in een museum staan, geschorst of de afgelopen 2 jaar geëxporteerd zijn.

We waren gebleven bij 948 C6-en die een Nederlands kenteken hebben. Na bovenstaande correcties blijven er 702 over. Hiervan zijn er 531 geregistreerd bij ons genootschap. Dat maakt ons in zekere zin tot de grootste Citroënclub van Nederland, met 75% geregistreerden van alle C6-rijders.



Jan Nagtegaal



## VERSLAG INTERNATIONALE TOUR LUXEBURG 22-24 SEPTEMBER 2023

Beste C6-genoten,

U had nog een verslag van onze Luxemburgse tour tegoed.

Bij deze; ik was het aan de tour deelnemende bestuurslid. Eraan terugdenkend, komt er weer een grote glimlach om mijn mond. Want die tour was uitermate plezierig.



Een leuke groep C6-genoten had zich ingeschreven, en met elkaar dronken we op vrijdagavond 22 september 2023 het eerste glas crémant in het hotel in het Luxemburgse plaatsje Remich. Dat plaatsje ligt direct over de brug over de Moezel, en het verschil van de brandstofprijzen in Duitsland met de Luxemburgse brandstofprijzen is ongetwijfeld de reden dat er maar liefst tien grote benzinepompen in dat dorpje zijn, waaronder drie van BP, drie van Total en drie van Esso. Wat een overdaad ...

Nou, veel belangrijker is dat organisator Pierre Mousel en zijn vrouw Josiane een mooi hotel voor ons hadden uitgekozen en een interessant programma hadden samengesteld.

De groep van dertien -aardige- deelnemers bleek precies goed qua interactie en ook de omvang van 7 deelnemende C6-en was voor het convooi-rijden precies goed.

Na een goed diner op vrijdagavond, reden we met mooi weer op

zaterdagochtend naar het Nationaal Mijnwerkersmonument in Kayl.

In Luxemburg werd namelijk in de periode tussen ongeveer 1880-1960 veel ijzererts gedolven in dagbouw mijnen. Die mijnactiviteit was zeer profijtelijk en zorgde dat Luxemburg zich kon ontwikkelen van uiterst arm landbouwgebied tot rijke natie.

Dat monument is indrukwekkend, en aldaar en iets daarna in een voormalige dagbouw mijn rondwandelen met Pierre en Josiane, werd ons door hen van alles verteld over dat deel van de Luxemburgse historie.



En wat weten zij er veel van en terecht zijn ze trots op hun land!

Later dit weekend zou het me vaak gebeuren dat ik me realiseerde dat, haastig op weg naar Frankrijk, je heel wat mist van wat er vlak naast de autoroute is gebeurd.

Ik was voor werk al vaak in Luxemburg-stad geweest maar wat is er daarbuiten een historie en wat is het platteland daar rustig en mooi!

Gaat dat zien, gaat dat zien, beste C6-genoten!

Vervolgens kreeg de groep op zaterdag na een goede lunch (Pierre is een Bourgondiër) een uur of 2,5 -kort in een treintje en lang lopend- een rondleiding van een ervaren gids in een uitgestrekte verlaten ondergrondse mijn, nu het Nationaal Mijn Museum, in Rumelange.

Aardedonker, echt koud en heel vochtig.

Ik ben niet zo'n fan van koud en vochtig, maar die rondleiding was buitengewoon interessant en ik kreeg weer eens enorm respect voor vorige generaties waaronder voor de mannen die daar gedurende decennia als mijnwerker actief zijn geweest.

Dan is het contrast met onze behaaglijke C6-en des te groter.

Gelukkig waren we tevoren geïnstrueerd stevige schoenen en warme kledij aan te trekken.

Kort gezegd was het dus een enorm goed idee van Pierre en Josiane om ons kennis te laten maken met deze zeer interessante kant van de historie van hun land.

Tijdens de borrel en het diner na terugkomst in het hotel, was er alle tijd om ervaringen te delen en levensverhalen uit te wisselen; ook dat maakte dit weekend uitzonderlijk.

Op zondagochtend reden we naar Vianden en vervolgens naar een nabijgelegen aanzienlijke waterkrachtcentrale met expositie, die blijkens fraaie foto's ook al was bezocht door een toen jonge prinses Beatrix en haar Claus; ook hier trof mij hoe het kleine Luxemburg de schouders er weer onder gezet heeft na WO II en zich heeft weten op te werken tot een krachtige natie.

En het verleden wordt in ere gehouden, onder meer door industriële gebouwen uit de bewuste jaren onderdeel te maken van nieuwe stadswijken.

Gaat dat zien in Viertel Belval.

Om jaloers op te worden, bijvoorbeeld als je belangstelling hebt voor stedenbouw.

En niet onbelangrijk: onze C6-en brachten ons zonder enige strubbeling van elke A naar elke B in dit mooie land.

Na een fijne borrel en een goed diner op zondagavond en een laatste nacht in Remich, ging de neus van mijn C6 op maandagochtend naar Amsterdam terug; om mijn mond een grote glimlach door dit heerlijke weekend.

Ik noemde de namen van Pierre en Josiane Mousel al; wij mogen ons als leden van ons genootschap gelukkig prijzen met zulke uitstekende en lieve en gastvrije organisatoren van (elk onderdeel van) dit event.

Hulde!

De andere deelnemers niet te na gesproken, want ieder van hen zorgde voor een



warme sfeer met goede gesprekken.

Ik prijs ons genootschap gelukkig met u allen.

O ja, foto's van de tour ziet u hierbij; er zijn er véél meer want Josiane maakt graag en goed foto's.

En uiteraard is er véél meer over dit heerlijke weekend te vertellen, maar tot zover voor nu.

Vriendelijke groet,

Peter Snoeker



## Van de technische commissie

### Een aanvulling en een tip

In ons Journaal van 31 december 2022 is bij de samenvatting van de belangrijkste technische vragen en antwoorden op de bijeenkomst van 12 november 2022 vermeld: "Turbo

Als de klep in de turbo niet meer functioneert en vervangen moet worden, moet de complete turbo vervangen worden".

Vakgarage Houtkooper in Stompeteren berichtte ons in aanvulling daarop het volgende: "Volgens ons zit er geen klep in de turbo. De actuator die de variabele schoepen in de turbo bedient, gaat wel eens stuk. Deze is door Actronics in Almelo te herstellen. Scheelt een hoop (de) montage tijd en is goedkoper dan een complete turbo. Wij hebben dit al eens met succes uitgevoerd".

Wij geven deze informatie graag door!



## Samenvatting technische vragen 15 november 2023




### Achteruitrijcamera

Inbouw is wel mogelijk, maar de camera zal altijd handmatig aan- en uitgezet moeten worden.

### ABS/ESP systeem en de navigatie

Als het ABS-systeem niet functioneert (wordt aangegeven door een brandend

oranje lampje , houdt dat in dat het systeem een afwijking signaleert. Die afwijking wordt doorgegeven aan de centrale computer, de BSI. Omdat ook de navigatie is verbonden met de BSI, heeft dit tot gevolg, dat ook het navigatiesysteem niet goed functioneert.

### Cuppen

Gecepte banden komt bij alle automerken voor. Meestal is de oorzaak een verkeerde wieluitlijning.

Een C6 kan alleen goed worden uitgelijnd als:

1. Het LDS het juiste niveau heeft. ***Dat kan alleen worden vastgesteld met de juiste uitleesapparatuur!***
2. De auto met draaiende motor in de rijstand staat.

**NB** de sporing is zowel aan de voor- als aan de achterzijde af te stellen.

### **Cruise control**

In Europees verband is – in verband met de veiligheid – afgesproken, dat een cruise control pas ingeschakeld kan worden vanaf 40 km/uur.

**NB De snelheidsbegrenzer kan wel worden ingesteld op 30 km/uur!**

### **Derde remlicht**

Als een ledje kapot is, is dat vrij simpel te vervangen. Het wijst zich vanzelf.

### **Gloeibougies**

Tijdig vervangen is belangrijk. En dan niet één of twee, maar allemaal. Deze worden overigens voornamelijk gebruikt bij het regeneratieproces.

### **Motorsteun**

De motorsteun bij de diesels is complex en actief. De steun wordt door de computer gestuurd en is variabel. Doel is trillingen zoveel mogelijk te voorkomen. In het Centre C6 is deze steun nog nooit vernieuwd.

### **Navigatie**

De navigatie is verbonden met de BSI. De navigatie raakt van streek, als bijv. het ABS-lampje brandt. Het ABS-systeem signaleert dan een afwijking en dat wordt doorgegeven aan de centrale computer, de BSI.

### **Onderhoud C6**

Er is geen moment aan te geven waarop repareren geen zin meer heeft.

Wezenlijk is goed onderhoud. Zo leert de ervaring in Aalsmeer, dat het dialyseren van de automaat na 60.000 tot 80.000 km duidelijk invloed heeft op een lange(re) levensduur.

Veerbollen moeten natuurlijk worden vervangen als dat nodig is.

Voor wat de diesels betreft is het van belang de gloeibougies tijdig te vervangen (niet één of twee, maar allemaal). Deze worden overigens voornamelijk gebruikt bij het regeneratieproces.

Uiteraard moet ook de distributieriem tijdig worden vervangen. Voordat het contact wordt afgezet, is het verstandig de motor even stationair te laten draaien. Dat komt de levensduur van de turbo ten goede.

Tenslotte. Motoren gaan kapot door pech, door niet voldoende warm worden en door niet op tijd olie te verversen met olie van de juiste samenstelling.

### **Oxidatiespikkels**

De sierlijsten op de C6 zijn niet alle van hetzelfde materiaal. Boven zijn deze van gepolijst aluminium met een coatinglaag. De onderste zijn van kunststof met een chroomlaag. Regelmatig in de was zetten is het behoud van de lijsten.

### **Reserve onderdelen**

De onderdelenvoorziening is zorgelijk. Centre C6 probeert zoveel mogelijk in te kopen. Maar de unit voor de dagrijverlichting en het knipperlicht bijv. is niet meer verkrijgbaar. Electronica daarentegen is meestal te repareren.

## Roetfilter

Als bij een 2.7 HDi een nieuw, after-market, roetfilter wordt gemonteerd, kan het voorkomen, dat op het displayperiodiek de melding: "Risico verstopping roetfilter" verschijnt, vlak vóórdat de elektronica er voor zorgt dat de temperatuur van het uitlaatgas tijdelijk flink wordt verhoogd. Daardoor wordt het roetfilter gereinigd (=regenereren).

## Turbo

Voordat het contact wordt afgezet, is het verstandig de motor even stationair te laten draaien. Dat komt de levensduur van de turbo ten goede.

## Uitlijnen

Een C6 kan alleen goed worden uitgelijnd als:

1. Het LDS het juiste niveau heeft. ***Dat kan alleen worden vastgesteld met de juiste uitleesapparatuur!***
2. De auto met draaiende motor in de rijstand staat.

**NB** de sporing is zowel aan de voor- als aan de achterzijde af te stellen.

## Zijramen

Bij openen van een portier moet het raam een klein stukje zakken, tot net onder de daklijst. Als het raam niet zakt kan niettemin het portier voorzichtig worden geopend. De kans dat het raam toch breekt, is niet erg groot. Vóór het sluiten van het portier eerst het raam laten zakken!

Als een raam soms wel en soms niet zakt kan er vocht zitten in de stekker tussen het portier en chassis. De storting kan ook zitten in een of meer schakelaartjes in de sloten.

## Zijspiegels

Als de spiegels niet meer automatisch in-en uitklappen (maar overigens normaal functioneren), dan is waarschijnlijk sprake van een of meer vervuilde contacten in het motortje. Dat kan worden verholpen, maar het is tijdrovend en arbeidsintensief.

Overigens kunnen de zijspiegels met de hand in – en uitgeklapt worden. De duidelijk hoorbare "klik" hoort er gewoon bij.

Het automatisch in- en uitklappen kan worden uitgezet door de schakelaar waarmee tussen de linker- en de rechterbuitenspiegel kan worden gekozen, in de middenstand te zetten, naar achteren te trekken en gedurende ongeveer 5 seconden vast te houden.

Als de linkerbuitenspiegel soms uit zichzelf van stand verandert, is waarschijnlijk sprake van een communicatiestoornis (en niet van een kapot moduul van het bestuurdersportier). Mogelijke oplossing: reinigen van de verbinding tussen het portier en de carrosserie.

Eddy Bueno

NU ZIJN WIJ ER ALLEBEI NIET MEER.



Eric BRUINSMA  
9 mei 1945 - 4 november 2023

Henk BUSINK  
24 juni 1937 - 30 september 2023

In november afgelopen jaar bereikte ons het zeer trieste bericht dat Eric Bruinsma na een kort ziekbed is overleden. Kort hiervoor ontvingen wij reeds het bericht dat zijn partner Henk Busink op 30 september jl. is heengegaan.

Het stemt ons droevig dat Eric en Henk ons zo plotseling zijn ontvallen. Henk nam eerder afscheid in zijn overlijdensbericht op 30 september 2023 met "IK BEN ER NIET MEER".

Als gepassioneerde Citrofielen en eigenaren van vele type Citroëns door de jaren heen, waren zij lid en actief in een aantal Citroën-clubs.

Eric was ook de initiatiefnemer en oprichter van het Citroën C6 Genootschap. Velen van jullie herinneren zich nog de allereerste gezamenlijke tocht naar St. Gerlach, Limburg in 2010.

In 2016 heeft Eric zijn taken met betrekking tot het Genootschap overgedragen aan de Stichting Amicale Internationale Citroën C6.

Desalniettemin waren Eric en Henk op de achtergrond nog betrokken bij het Genootschap en konden wij altijd een beroep op hen doen.

## **COLOFON**

*Het C6 Journaal verschijnt onregelmatig, verrast u net als een geparkeerde of passerende C6 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 Oost-Europa tot Spanje.*

*Sinds 2016 is het Genootschap juridisch als Stichting georganiseerd met een vijfkoppig bestuur. Er worden geen vaste bijdragen geheven.*

*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](http://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 op onze website:*

**[www.citroenc6-genootschap.nl](http://www.citroenc6-genootschap.nl)**

**[contact@citroenc6-genootschap.nl](mailto:contact@citroenc6-genootschap.nl)**