

Citroën C6 Genootschap



C6 Journaal *december 2022*

In dit nummer

- Woord van de voorzitter
- Technische bijeenkomst 22 november 2022
- Tip: website
- Presentatie nieuw bestuurslid Michel
- Tip: C6 is te breed
- RDWeetjes

- Rij-impressie C5X

Activiteiten 2023

- maart/april; tourrit met bezoek aan oldtimer collectie
- 29-30 april Citro Classica Enschede

- 27-30 mei Internationale Tour de Luxembourg (Pierre Mousel)
- september Biesbosch toer en vaar event
- november Technische meeting

Beste C6 genoten,

Wat is een jaar toch snel voorbij. Zo ben je bezig met de voorjaarsrit en voordat je het in de gaten hebt is het alweer tijd voor de november technische meeting. Terugkijkend constateer ik dat er onverminderd belangstellend is om deel te nemen aan onze activiteiten. Dus voor 2023 hebben wij weer leuke evenementen gepland. Nog niet alles is definitief maar daar horen jullie binnenkort meer over. Ons bestuur is gelukkig weer op sterkte. Michel van de Laar, indertijd betrokken bij de oprichting van het Genootschap in 2010 heeft zich bereid verklaard ondanks zijn drukke werkzaamheden een bestuursfunctie te aanvaarden. Elders in dit Journaal stelt hij zich voor. Helaas hebben wij ook weer van een paar C6-ers afscheid moeten nemen. Gezien de leeftijdsopbouw binnen ons Genootschap zal dat helaas in de toekomst niet beter worden. Het bestuur wenst iedereen een gezond en voorspoedig 2023 en hoopt velen van jullie te ontmoeten op een van onze evenementen.

Met amicale groet,

Timo Hoven
voorzitter

Dear C6 members,

What's in a year! You are busy to organise the spring event and before you know you are involved in our November technical meeting. Looking back, I determine that the interest to participate still is without prejudice. So, we have planned again some nice events for next year. Some are preliminary but you will hear about it later. Happily, our board is complete again. Michel van de Laar, in 2010 involved by the birth of our "Genootschap" has accepted a board function in spite of his busy work. With regret we also had to say again goodbye to a few members. Unfortunately, due to the age structure of our club a reality. The board wishes everybody a healthy and prosperous 2023 and looks forward to meet you at one of our events

Sincerely yours,

Timo Hoven
Chairman



Inleiding

Hierbij presenteren we ons 2e C6-journaal van dit jaar. Het is ons doel om een interessant periodiek te maken voor alle C6 rijders. Om dit echter tot een succes te maken, zijn uw medewerking en bijdragen onontbeerlijk!

Alle foto's, informatie, verhalen en wetenswaardigheden met betrekking tot onze Citroën C6 limousine zijn van harte welkom. Als je materiaal hebt; mail naar onze redacteur Jan Nagtegaal jan.nagtegaal@xs4all.nl.

Introduction

We are pleased to introduce herewith our 2nd C6 journal of this year. It is our aim to create an interesting Journal for all C6 owners and drivers.

To make this successful however, your co-operation and contributions are indispensable!

Any photo, information, stories and things worth knowing related to our Citroën C6 limousine, are most welcome. If you have any; mail to our editor Jan Nagtegaal jan.nagtegaal@xs4all.nl.



Samenvatting van de belangrijkste technische vragen en antwoorden

op de bijeenkomst van 12 november 2022

**bij Centre C6 / Automobielen Gert de Jong,
Aalsmeer**

Aandrijfas

Een versleten aandrijfas kan gedempt ratelend geluid veroorzaken bij gehele of gedeeltelijke stuuruitslag rijdend/optrekkend. Dit als gevolg van speling in het mechanisme waardoor onbedoelde beweging kan ontstaan.

Autotelefoon

De standaard optie om een dual simkaart in de auto aan te brengen levert verwarring op bij de telefoon maatschappij. Het is meestal niet te voorspellen welke telefoon zal overgaan als de mobiel niet is uitgeschakeld. Er zijn maatschappijen die hier beter mee omgaan, echter tijdens de meeting was niet geheel duidelijk welke.

Om dit ongemak te omzeilen zijn er opties.

Schaf een prepaid simkaart aan voor de auto en schakel je mobiel door indien je niet kunt opnemen.

Daarnaast is het op zich mogelijk een bluetooth aansluiting te voorzien, indien de C6 niet standaard is voorzien van zo'n aansluiting. De aansluiting met de CD-

speler in de kofferbak komt dan te vervallen. Dit is echter alleen mogelijk voor RT4 en hoger. Is de C6 uitgerust met het RT3 systeem (het oudste systeem) dan is dit niet mogelijk zonder de gehele unit uit te wisselen voor een RT4 of 5 waarbij ingrijpende aanpassingen nodig zijn.

Overigens: de telefoon in de C6 werkt nog op basis van het zogenaamde 2G-systeem. Hoewel thans veelal gebruik gemaakt wordt van 5G, zijn er nog teveel systemen die afhankelijk zijn van 2G. Vooralsnog blijven Vodafone en KPN 2G ondersteunen.

Bobine

Bij problemen met de bobine (benzine auto's) is het advies: vervang deze dan allemaal tegelijk. En als de bougies niet kort geleden vervangen zijn, vervang deze eveneens op dat moment. Omdat de pakking van de luchtinlaat los wordt gemaakt, is het advies deze ook te vervangen.

Cruisecontrole¹

- Een van onze c6-genoten attendeerde op een mogelijke andere oplossing voor een haperende cruisecontrole dan het vervangen van de COM200.

Op een Engelse site met een forum van C6 owners (c6owners.org) wordt nl. voorgesteld om de stuurpositie een aantal malen over het hele bereik stevig te veranderen (op en neer, in en uit). Daarmee beweeg je de kabels naar de stuurschakelaars en kun je het verbroken contact herstellen. Als verklaring wordt gegeven, dat de bekabeling in de stuurkolom te strak is samengebonden en dat het een permanente oplossing zou zijn om de te strakke kabelbinder in de stuurkolom te vervangen door een ruimere.

Citaat: *"Try moving the steering wheel adjustment through its full range of travel, up/down/in/out.*

This will move the cables that go to the cruise buttons and hopefully re-establish good electrical contacts.

It's a commonly occurring issue, happened on my first C6 and was fixed by the steering wheel aerobics session.

A more permanent solution is to remove a cable tie that holds a bunch of wires together inside the steering column shroud and replace with a tie that is not so tight .

Others have reported this worked for them".

Volgens Willem Roest van het Centre-C6 is er **technisch geen verklaring** voor de aanwezigheid van een "te strakke bekabeling".

Als de verlichting nl. normaal ingeschakeld kan worden en ook de richtingaanwijzers normaal werken, zijn de voeding en de communicatie normaal. De bediening van de cruise-control gaat immers via dezelfde voeding en via hetzelfde "communicatie-kanaal" als het inschakelen van de verlichting en de richtingaanwijzers.

- Adaptieve cruisecontrol is naderhand niet in te bouwen op een C6.

Groot licht

¹ Deels is dit ook beschreven in het C6-Journaal van september 2022

Als een koplamp geen groot licht meer uitstraalt, kan de oorzaak een simpel draadbreekje in de verlichtingsunit zijn. 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 is eenvoudig vast te stellen of sprake is van een draadbreek. Bij meer C6-en blijkt dit voor te komen en reparatie is vele malen goedkoper dan een nieuwe unit.

Navigatie update

Niet meer mogelijk. De laatste Navteq ("Here") CD's (RT3-systeem) of software (RT 4 en 5 systeem) dateert van 2016/2017. Officiële prijs € 149,00.

Reservewiel

Als reservewiel kan een 17-inch velg met band worden gebruikt naast de 3 18-inch velgen met banden. Advies: niet harder rijden dan 80 km/uur.

Rijstanden

De C6 kent 3 rijstanden: normaal, iets verhoogd en hoog. In de verhoogde rijstand mag maximaal 40 km/uur worden gereden. In de hoogste maximaal stapvoets. In alle gevallen kunnen drempels worden genomen, mits met beleid (dat geldt zeker voor de verhoogde en de hoogste rijstand)

Turbo

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

Veersysteem

Op verzoek is een presentatie van de werking van het systeem beschikbaar.

Wassen

Gebruik zoveel mogelijk een Wax-programma of – als u de auto zelf wast-maak gebruik van een autowas houdende shampoo. Katoenen wasborstels schijnen minder krassen te geven.

Nog beter is het uw auto een lakverzegelingsbehandeling te geven.

Tijdens de meeting was een C6 met lakverzegeling te aanschouwen.

Waterstof

Tijdens de meeting werd er melding gemaakt van een bedrijf dat bezig is met het ontwikkelen van het toevoegen van een waterstof generator voor diesel auto's. Vanuit de standaard dynamo en accu wordt dan elektra in de generator omgezet naar waterstof welk toegevoerd wordt aan de ingespoten diesel waardoor het brandstofverbruik met 25% afneemt. Ook de uitstoot van roet e.d. zal afnemen.

We houden u op de hoogte!



Summary of technical answers on questions of the participants

at our technical meeting of November 12, 2022 Location: Centre C6 / Automobielen Gert de Jong, Aalsmeer- NL

Worn out drive shaft

It is possible that a worn-out drive shaft can produce a muted rumble and slack during acceleration and/or moving the steering wheel.

Car Phone blue tooth

If your C6 does not have a blue tooth option It can be installed afterwards. For older C6 types with RT3 radio/navigation the CD unit in the trunk however is obsolete than.

The use of a dual SIM card both, with identical phone numbers can create problems by several providers at least in NL. The best thing to do is to switch off your mobile while driving. The car phone works on the 2G system. In the meantime we are already at 5G at least in the Netherlands. The 2G system will not be faded out as some of you assumed.

To many systems are still depending on 2G.

Coils

Tip! Replace them all at the same time even the spark plugs if they are older and also the gasket from the air inlet because it has to be disassembled anyway.

Cruise control

- One of our fellow C6 members brought to our attention a possible solution for a falter cruise control, rather than the replacement of the Com 2000. On the English forum of C6 owners (c6owners.org) the following solution is suggested: "Try moving the steering wheel adjustment through its full range of travel, up/down/in/out. This will move the cables that go to the cruise buttons and hopefully re-establish good electrical contacts. It's a commonly occurring issue, happened on my first C6 and was fixed by the steering wheel aerobics session. A more permanent solution is to remove a cable tie that holds a bunch of wires together inside the steering column shroud and replace with a tie that is not so tight . Others have reported this worked for them". According to Willem Roest from Centre-C6 There is no rational technical explanation why it should work. But if it works, why not, It's a lot cheaper anyway!

- Note: Adaptive cruise control cannot be implemented afterwards on a C6.

Main light

If a main light fails, the reason can be a fracture in a tiny cable that lowers a shield when the main lights are turning on. Always check this cable before you decide to replace the whole unit. It is obviously less expensive.

Navigation update

Not possible anymore. The latest update, CD Rom's for RT3 and software for RT4/5 latest version 2016-17

Spare wheel

A 17-inch rim with tyre is allowed, in case of a flat 18-inch tyre. However, do not exceed a speed limit of 80 kms/hour!

Turbo

Replacement only of the valve of the turbo is not possible. If it fails the whole turbo should be replaced.

Hydraulic suspension system

A presentation is available upon request

Hydrogen

Willem announced that there is a company developing a hydrogen generator for diesel engines that adds hydrogen to the fuel in the engine. It should reduce the fuel consumption with 25% and also the corresponding emissions.

We will keep you posted about this development

This concludes only the most worth knowing questions of the meeting

Tip **De website van het C6 genootschap**

Mocht u het nog niet weten; ons Genootschap heeft al jaren een website uiteraard met veel informatie geweid aan de C6.

Van de bijna 700 C6 eigenaren of C6 adepten die bij ons geregistreerd zijn hebben er ca. 300 een gratis account aangemaakt. Hiermee hebben zij toegang tot het beveiligde gedeelte van onze site waar onder meer foto's en films zijn ondergebracht alsmede enkele diensten zoals gratis advertenties voor C6 gerelateerde zaken. Wilt u dat ook?

Maak dan een account aan op <http://www.citroenc6-genootschap.nl/site2/>

Bent u Facebook gebruiker? Uiteraard hebben ook een Facebook pagina.

<https://www.facebook.com/groups/2376012265957207/>

Our website

Perhaps you don't know but for a number of years our "Genootschap" has a website with a lot of information relating to our C6.

Of the almost 700 registered C6 owners or C6 fans, nearly 300 have made a free of charge account, that enables them to visit the secured part of our site, where amongst others one can find photos and films from events and some services f.I. free advertisement for C6 related items.

Do you also want that? Make your account on <http://www.citroenc6-genootschap.nl/site2/>

You can also meet us on Facebook

<https://www.facebook.com/groups/2376012265957207/>



Bestuurszaken

PRESENTATIE NIEUW BESTUURSLID CITROEN C6-

GENOOTSCHAP: Michel van de Laar. Hij presenteert zich in dit

C6-journaal.

Beste C6-genoten,

Op de laatste technische meeting van 12 november j.l. waar nog een oproep gedaan werd voor een bestuursfunctie, heb ik Timo laten weten dat ik hier interesse in heb maar wel beperkt in mijn tijd zit. Dus mijn eerste vraag was hoeveel tijd gaat dat kosten? Uiteraard kwam het antwoord dat dat wel mee valt, waarna ik gezwicht ben en Ja heb gezegd.

Op 23 november 2022 was ik dus aanwezig op mijn eerste bestuursvergadering van het C6 genootschap. Het is de bedoeling dat ik Timo ga ondersteunen / ontlasten met de digitale kant van het genootschap, hoewel ik me daar ook in zal moeten verdiepen.

Wie ben ik en wat doe ik?

Ik ben Michel van de Laar, getrouwd met Bertien en vader van dochter Dymphna, beiden bij menig een bekend van evenementen als ook Citromobiel waar Dymphna meerdere malen heeft geholpen. Helaas voor de statistieken ben ik ook 60+, maar voel me nog jong(er).

In het dagelijkse leven ben ik installatie technisch specialist / adviseur voor het (interne) adviesbureau BAM Advies & Engineering in Bunnik. Daarnaast ben ik zelfstandige met name als docent voor Avans+ (Breda) en HAN University of Applied Sciences (Arnhem). Bij beide instituten geef ik installatietechnische lessen.

Mijn eerste kennismaking met de C6 was begin 2007 doordat mijn oudste broer een C6 had gekocht. Dit was de tweede voormalige demo wagen van Visschers autobedrijf in Culemborg (mijn broer woonde in Beusichem).

Hij leende mij de C6 graag uit, om mij met een big smile in de voiture te zien rijden.

Bij zijn emigratie naar Singapore kwam de C6 in 2010 naar mij. Na de publicatie van het eerste lustrum van het genootschap in "Citroën Expert" heb ik me aangemeld.

De C6 (27-ST-ZR) is op 18 mei 2006 op Nederlands kenteken gezet en heeft nu zo'n 350.000 km gereden. Ondanks dat het "Bestuur" blauwe varianten rijdt is de mijne in 'grijs' en ik ben niet van plan deze om die reden in te ruilen of te laten spuiten.

Vanaf 30 oktober 2010 ben ik deelnemer van de technische commissie wat ook zeker wil blijven doen.

Mijn auto verleden is wat minder merk gebonden geweest dan de vele binnen het genootschap hoewel ook ik C5 (kortstondig) en ID19B (ca.12 jaar) heb gereden.

Naast de C6 heb ook nog wat ouder "spul" als een MG-A uit 1958 en een Vespa GL-A (140 cc), waar ik overigens zeer weinig mee rijdt. De Gazelle fiets uit 1954 tellen we niet mee.

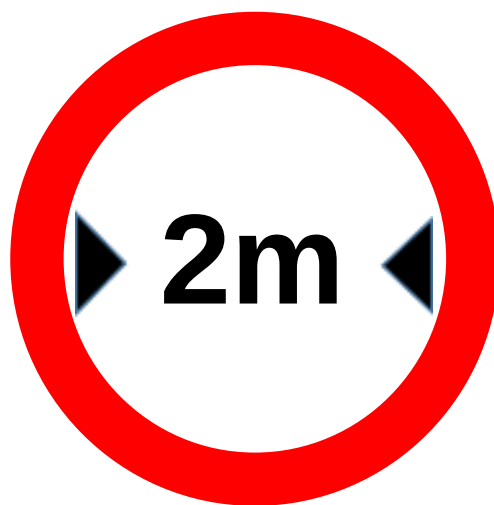
Ik hoop velen van jullie regelmatig te mogen ontmoeten op evenementen en (technische) meetings.

Groet,

Michel van de Laar, Arnhem



Tip van de technische commissie



De betekenis van dit bord is glashelder. Is het voertuig, *met inbegrip van de lading*, breder dan 2 meter, dan mag het achter dat bord liggende weggedeelte niet worden bereden. De C6 is 1.86 meter breed. Toch?

Blijkens een bericht in "De Gelderlander" van 16 augustus 2022 wordt bij wegwerkzaamheden in Duitsland de linkerrijstrook nogal eens versmald en gesloten verklaard voor voertuigen breder dan 2 meter. En, zo vervolgt het bericht: "*Belangrijk daarbij is dat niet de voertuigbreedte op het kenteken van belang is, maar de breedte gemeten van de linker- naar de achterbuitenspiegel*".

Als de spiegels uitgeklapt zijn, is de C6 **2,08** of (met de nieuwe spiegel zelfs) **2,115** meter breed. Als het bericht in de Gelderlander juist is, betekent dat een verbod voor de C6 om op zo'n door dat bord aangeduide rijstrook te rijden.

Wat in elk geval niet juist is: het kenteken(bewijs) bevat *geen informatie* over de breedte. Het instructieboekje wel. Daarin staan zowel de breedte van "deur tot deur" als de breedte inclusief de uitgeklapte spiegels.

Spiegels zijn geen lading. Dus wat moet nu precies onder "breedte" worden verstaan als het gaat om dat verbodsbord?

Als bekend, vóórdat door de Rijksdienst voor het Wegverkeer een kenteken aan een voertuig kan worden opgegeven, moet de fabrikant, een voertuig ter

goedkeuring aanbieden en verklaren, dat alle volgende voertuigen gelijk zijn aan dat ter keuring aangeboden voertuig (de zogenaamde typegoedkeuring).

In de Regeling voertuigen is wat betreft de vaststelling van de afmetingen van voertuigen bepaald, dat spiegels buiten beschouwing worden gelaten.²

Moet dan dus toch worden uitgegaan van de breedte van 1,86 meter? En mag een C6 bestuurder het achter bovengenoemd bord gelegen weggedeelte berijden?

Mijn antwoord is: neen! Het mag niet, want het gaat om de grootste breedte, inclusief de spiegels dus. De bepaling over de afmetingen is een zuiver technische kwestie, gericht tot de Rijksdienst voor het Wegverkeer en behoort tot de voorschriften waaraan een *voertuig* moet voldoen.

Het bovenvermelde bord daarentegen behoort tot de voorschriften die een *bestuurder* van een voertuig moet naleven. Zo'n bord wordt geplaatst, omdat het verkeersgevaarlijk is of kan zijn om met een *te breed* voertuig over het achter dat bord gelegen weggedeelte rijden. Het moet dan dus gaan om de totale breedte.

Het zou in mijn visie bovendien heel vreemd zijn, als een bestuurder van een smallere auto dan de C6 die achterop bijv. een fiets vervoert die zodanig uitsteekt, dat de auto met de lading 2,01 meter is **niet** het achter dat bord liggende gedeelte mag berijden en de bestuurder van een C6 met uitgeklapte spiegels **wel**.

Overleden

Ons bereikte het droevige bericht dat onze mede C6-genoten: Jacques Lenssen uit Noordwijk en Felix Pas uit Arnhem zijn overleden.

Met onze oprechte deelneming

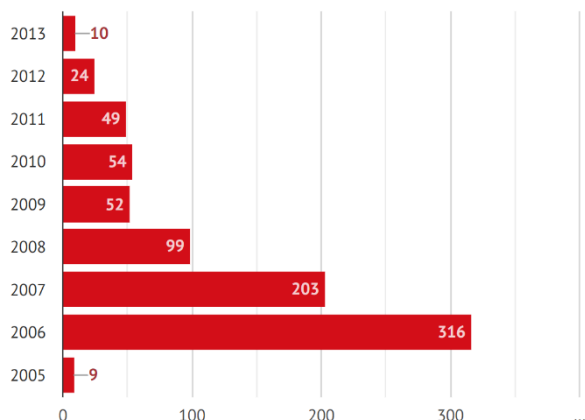
Bestuur Citroën C6 Genootschap

² Voor de fijnproever: artikel 5.1a.1 van de Regeling voertuigen in samenhang met bijlage VIII, hoofdstuk 1, titel 1, paragraaf 1.



Hopelijk wel leuk om te weten maar niet op basis van de RDW-database, zijn de verkoopcijfers van de C6. Op [Autoweek](#) staan de verkoopcijfers van de Citroën C6. Grafisch wordt het er niet beter op:

CITROËN C6 | VERKOOPTOTAAL



Het is duidelijk dat je een liefhebber moet zijn om voor een C6 te kiezen. Aan onze eigen parochie hoef ik niet uit te leggen waarom wij hebben gekozen voor deze prachtige comfortabele sedan van presidentieel niveau en niet voor een duffe Duitser.

De duffe Duitsers waarop Citroën zijn pijlen richtte waren de BMW-5, Mercedes E-klasse en de Audi A6: luxe, 5 meter lang, vier royale stoelen en een flinke motor.

De goedkoopste C6 is de vier cilinder diesel met een inhoud van 2.2 liter: € 52.290. Het volgende dieselmotor is de 2.7 V6 vanaf € 61.205. De dieselreeks bood ook nog een 3.0 V6 voor € 71.100. De 3.0 V6 op benzine kostte € 55.490. Deze prijzen gelden voor de eenvoudigste uitvoering. Voor de populaire Exclusieve uitvoering komt er nog een fors bedrag bij. Voor een 2.2 HDiF is de prijs dan € 65.370, de andere versies komen ruim boven de € 70.000 uit tot € 77.800 voor de 3.0 HDiF V6 Exclusive. De eerder genoemde Duitsers kennen dezelfde vanaf prijzen, maar zijn minder compleet uitgerust en schieten dan snel over de € 80.000 tot € 120.000 en zelfs meer.

Citroën heeft in Nederland gedurende de totale verkoopperiode van 2005 tot en met 2013 slechts 816 C6-en verkocht. Hierbij moet opgemerkt worden dat in 2005 de C6 niet in Nederland te koop was, het gaat om speciale voorverkopen zoals aan de minister van Economische Zaken Maxime Verhagen.

In 2013 en misschien ook in 2012 gaat het om voorraad/demonstratie auto's die zijn verkocht. Na 2011 vermoed ik dat Citroën de handdoek al in de ring heeft gegooid voor de laatste grote Citroën om de traditie van DS, CX en XM.

Jan Nagtegaal



Rij-impressie Citroen C5X plug-in Hybrid

door Peter Snoeker, december 2022.

Bij deze deel ik mijn ervaringen met de Citroen C5X plug-in Hybrid, die voor onze Technische Meeting op 12 november j.l. (deze auto zou onze Mystery Car zijn), ter beschikking werd gesteld door Stellantis Nederland, in de persoon van public relations manager Mirko Racz.

Waarvoor hartelijke dank.

Ik haalde de auto op vrijdagochtend 11/11 j.l. op bij het Stellantis-gebouw aan de Lemelerbergweg in Amsterdam Zuid-Oost. Een gebouw met voor mij persoonlijk veel historie, omdat ik daar vanaf 1996 tot 2013 mijn Citroëns liet onderhouden. Want dat was toen de Citroën-garage het dichtst bij mijn toenmalige woonplaats Abcoude.

Mijn achtereenvolgende XM Break's en mijn C3 Pluriel werden daar liefdevol onderhouden en de paar keer dat ik er in die periode met mijn SM uit februari 1973 langs ging (voor overleg over ondersteuning voor clubmeetings, want mijn SM was elders in onderhoud bij een specialist), werden door de receptie-medewerker John en de hoofdmonteur alle monteurs naar mijn auto gehaald om - SM-motorkap open - te aanschouwen hoe het (overvolle) vooronder van die auto uit 1973 in elkaar stak.

Altijd weer hun grote verbazing, altijd weer leuke praatjes, altijd weer super leuk.

De inhoud van het motorcompartiment van onze C6 baart minder opzien, want een stuk saaier, helaas, vind ik.

Ik zei al: een plek met veel historie voor mij.

Ik veronderstel dat wij allen zulke plekken in ons hoofd/hart dragen.

Als gezegd, aan de Lemelerbergweg is nu Stellantis Nederland gehuisvest.

Helaas had ik niet het genoegen de heer Racz te spreken, want die was elders actief, werd mij gezegd.

Ik ontving de sleutel van een jonge stagiair, zo betitelde ze zichzelf, en de auto klikte open zodra ik erbij in de buurt stapte.

Deze C5X Hybrid, van buiten grijs-bruin, had ik al in een aantal rijimpressies gezien in een aantal autobladen.

In een ervan was vermeld dat het dashboard de Citroën-liefhebber ongetwijfeld zou charmeren "omdat het instrumentarium zo volstrekt onlogisch is gepositioneerd, in de beste Citroën-traditie".

Onaardig hoor.

Maar toch snap ik die woorden wel; alvast heb ik de positionering en vormtaal -in design-woorden- van het instrumentarium in oudere Citroën's beter en consequenter gevonden dan in deze C5X, toen ik er plaats in had genomen.

Tja, over smaak valt niet te twisten.

Ik startte, met een startknop op het dashboard, en zag dat het niveau van de elektrische aandrijving op 10% stond; na 500 meter rijden stond dat op 0. Blijkbaar had de vorige gebruiker van deze "persauto" geen kans gezien om tot opladen over te gaan; ik trouwens ook niet tijdens of na mijn rij-ervaring.

Die elektrische aandrijving heeft, volgens Citroen-informatie, een actieradius van 55 kilometer bij normale omstandigheden (niet te warm/niet te koud etc.). Geen nood, want op benzine verder, zonder dat ik iets van een omschakeling heb gemerkt.

Deze C5X Hybrid had een start-/stopsysteem; altijd weer even schrikken als je motor bij het eerste stoplicht afslaat...

Maar ook dat went.

Ik moest op die vrijdag 11/11 j.l. naar een bedrijf in Heeswijk-Dinther (tussen Den Bosch en Helmond, ongeveer 112 km van mijn adres in Amsterdam), dus had ik de kans om met deze C5X lange kilometers te maken, overdag 100km p/u en vrijdagavond 120 km p/u. En 's avonds weer terug naar Amsterdam. In een rustige rijstijl. Ook al reageerde deze auto goed op het gaspedaal bij inhaalmanoeuvres.

En op zaterdag 12/11 heen en weer naar Gert de Jong Citroën Aalsmeer, ruim 40 kilometer. En op zondag 13/11 nog ruim 50 kilometer bij vrienden op bezoek. De benzinetank was volgens de meter vol toen ik vertrok bij Stellantis. Nou ja, Citroen-benzinometers zijn niet altijd even nauwkeurig. Want bij aftanken op zondagmiddag 13/11 j.l. moest er 27,8 liter bij tot een volle tank. Voor in totaal derhalve ongeveer 330 kilometer. De rekenarij over het verbruik per kilometer laat ik aan de lezer.

Dan het interieur. Dat was ruim, en compleet. En met aandacht vervaardigd. De gebruikte materialen zijn niet luxe, maar wel doordacht. Overigens, deze C5X Hybrid was het topmodel, zonder -zo te zien- extra opties.

De bestuurdersstoel zit goed/fijn stevig. Het digitale display met de belangrijkste gegevens is praktisch, geen overbodige info. De C5X heeft ook een touchscreen, dat is groot en heeft een doordacht kleurgebruik. Maar dat touchscreen werkt niet intuïtief; voor deze Apple-gebruiker en bij gebreke van tijd voor verdieping in alle menu-opties en hoe daar te geraken, een reden om geen aandacht te geven aan dat touchscreen en de menu-mogelijkheden daarvan. Daar kan ik derhalve niet over rapporteren.

Het Head-Up Display werkt goed; niet ongewoon voor ons als C6 bestuurder.

De buitenspiegels zijn elektrisch verstelbaar en de bestuurdersstoel ook; de bestuurdersstoel is verwarmbaar. Wellicht zijn meer zitplaatsen in de C5X verwarmbaar, maar daar heb ik mij niet in verdiept. Over de effectiviteit van de (automatische) airco kan ik vanwege de lage buitentemperatuur niet rapporteren; de verwarming werkte effectief voor deze bestuurder. De kofferbak is ruim.

Het schakelen, bij deze Hybrid met een automaat, gaat door een klein schuifje in de middenconsole. Deze auto remde goed en nauwkeurig.

De vering is stugger/harder dan in mijn vroegere Citroëns, en ook minder verfijnd dan in mijn C6; of het nu aan de afwezigheid van een hydro-pneumatisch veersysteem ligt of niet (vooordeel van deze Citroënist): deze C5X is stugger afgeveerd dan mijn C6, ongeacht of ik mijn C6 in de comfort-

stand of sport-stand rij. Trouwens ook stugger afgeveerd dan mijn C3 Pluriel van destijds (ook al zonder hydro-pneumatisch veersysteem).

Wat mij verbaasde, is de lichtheid van de besturing van deze C5X. Niet robuust, wat ik in oudere Citroëns gewend ben, zelfs in de SM met haar Diravi-besturing. Helemaal wat wonderlijk als men bedenkt dat deze Hybrid een zwaar accupakket mee torst.

Ik sta in mijn gevoel over de lichtheid van de besturing van deze C5X Hybrid overigens niet alleen; iemand anders noemde na zo'n 10 minuten rondrijden met deze auto de besturing: "ielig". Maar goed, aan alles went men.

Wat voor mij onverwacht kwam, en onverwacht bleef, is dat de besturing bij het wisselen van rijstrook op de snelweg tegendruk gaf, om niet te zeggen die rijstrook-wisseling belemmerde, ook bij het daarbij aanzetten van de richtingaanwijzer. Dan toch doorzetten van die rijstrook-wisseling leidde telkens tot een hobbeltje in de besturing. Ik vond niet plezierig dat als ik door een vrachtwagen of zo gedwongen, ineens moet wisselen van rijstrook, mijn stuurwiel tegenwerkte, zeg ik er eerlijk bij.

Deze C5X Hybrid had, ten minste niet door mij ontdekt bij check, geen schakelaar of zo waarmee de Lane Departure Warning, Zijwaartse trajectcontrole heet dat in de C6-handleiding, kan worden aan- en/of uitgezet. Ik was dus afhankelijk van de programmatuur van deze auto; controle over mijn auto houd ik liever zelf. Ach, alles went.

De C5X beschikt over allerlei systemen voor het houden van voldoende afstand met een voorganger op de weg etc. Dat heb ik wel gemerkt maar ik heb er geen voldoende ervaring mee opgedaan om daarover te rapporteren.

Tot zover; dit is slechts een impressie van mijn individuele ervaring. En er is vast veel meer over de C5X Hybrid te vertellen.

Derhalve is het aan de eventueel geïnteresseerde om met een C5X te gaan rijden en zelf te beleven. De resulterende beleving is misschien heel anders dan wat ik aan u naar eer en geweten heb gerapporteerd.

Ik sluit af met de woorden dat ik hoop en vertrouw dat ik nog vele jaren van mijn C6 zal kunnen genieten, zonder naar een andere auto te hoeven gaan rondkijken.

Vriendelijke groet,

Peter Snoeker

Het C6 genootschap wenst je
een fijne jaarwisseling, veel
prettige kilometers in onze
nieuwe klassieker en vooral
veel gezondheid en geluk in
2023



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. De stichting heft geen vaste 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

Editorial

The C6 Journal shall be released regularly and will act as the club magazine of The Citroën C6 Association (Amicale Internationale Citroën C6.)

It started as a spontaneous initiative by mr. Eric Bruinsma in 2010 and has developed to a global community of nearly 700 members: not only in Europe but also from Japan to the USA and Australia.

In 2016 it was decided by some early involved enthusiastic members to continue this society as a foundation so that independent of individuals, its survival is ensured by a foundation board.

One of the important objectives is to preserve the C6 as the future classic car. Sharing of technical information and knowledge between the members and specialists is also an important goal.

And last but not least, to have the feel and experience of driving and owning a Citroën C6 with like minded people.

*Registration is free of charge on our website www.Citroënc6-genootschap.nl
or mail to contact@citroenc6-genootschap.nl*

This journal is by definition written in the Dutch language.

To keep the structure of this bulletin, not every article is translated into English or German, as some articles are specifically applying to Dutch circumstances or situations.

However, if you should want to know more about these articles, please call on us.