

C6 Journaal oktober 2026

Citroën C6 Genootschap



Stichting Amicale Internationale
Citroën C6



Inhoudsopgave

- Woord van de voorzitter
- Activiteitenagenda 2026/2027
- Toelichting op activiteiten 2026/2027
- L'affichage tête haute
- Mijn tweede auto is ...
- 30 jaar CitroExpert
- Veerpotverdorie
- Franse editie Citroën C6 boek
- De andere vering op de C6
- Interview Maxime Verhagen
- Interview Camille Oostwegel
- Colofon

WOORD VAN DE VOORZITTER

Beste Citroën C6-clubleden (zo noem ik u voor het gemak),

Hopelijk gaat het u en uw geliefden (en ook uw C6) goed.

De zomer gaat nu naar zijn einde.

Dat vind ik niet heel jammer want het was wat mij betreft zo nu en dan véél te warm.

Gelukkig werkt de airco in onze C6-en (meestal, klopt het af) goed dus is reizen nog plezieriger dan dat een reis hydro-pneumatisch normaliter al is.

Genieten van de kilometers doe ik elke keer weer in mijn C6; hopelijk overkomt u telkens hetzelfde als u onderweg gaat met uw voiture.

We zitten ook in het Genootschap niet stil: na alle eerdere leuke activiteiten van ons Genootschap dit jaar (onder meer de Technische Meeting en het event in Vorden) werd het Citroën-groepsgevoel ook gestimuleerd bij Citro-Classica.

En op 29 augustus a.s. hadden we de volgende leuke samenkomst: de volgende Cars & Coffee bij Visscher in Buren. Die samenkomst werd weer georganiseerd door Citroën Contact, en dus waren er weer veel mooie auto's van het merk met de chevrons te zien.

Ook C6-en; wat een mooi gezicht.

Tegen zit dat we de voor zaterdag 3 oktober a.s. aangekondigde Biesbosch-tour helaas moeten verschuiven naar volgend jaar. Dat heeft diverse oorzaken, onder



meer de hoge kosten van een voor onze groep exclusief bedoelde fluisterboot door de Biesbosch met een gids. Ik ga daar nu niet verder over uitweiden, maar ervaar dit uitstel als spijtig. Dat gezegd zijnde: dit is slechts uitstel, geen afstel. Over de uiteindelijke datum in 2027 van onze Biesbosch-tour en het programma daarvan: wordt vervolgd. Alvast hoop ik op veel animo van onze clubleden.

Een extra-tje op de oktober-kalender is dat de C6-Friends op 24 oktober a.s. in het kader van hun 3e etappe van de Tour de la Meuse vanuit Venlo naar Drimmelen rijden, met tussenstop in Heusden. Terzijde: de verbinding tussen ons Genootschap en de C6-Friends is levendig; sterke positiviteit alom. Dat de huidige verstandhouding van ons Genootschap met de C6-Friends heel goed is, bleek onder meer in Vorden. Nu over die 24 oktober a.s.: om rond 1300 uur op die dag zijn de -naar huidige verwachting- 21 (!) C6-en van hun deelnemersgroep in Heusden, waar individueel geluncht wordt. Dat vestingstadje is bezienswaardig/interessant; ça vaut le voyage, noemt Michelin dat. Onze clubleden, u en ik, zijn welkom om daarbij aan te sluiten. Mij lijkt aansluiting bij die groep leuk; praten over de C6, over de belevenissen daarmee, over wederwaardigheden in het eigen leven, dat alles doe ik met genoegen met andere C6-liefhebbers. Die C6 Friends-groep vertrekt, en ik dus met hen, rond 1600 uur vanuit Heusen naar Drimmelen, waar de aankomst bij Hotel de Biesbosch gepland staat om rond 1700 uur. Dat hotel ligt aan het haventje van Drimmelen, schijnbaar heel fraai. De C6-Friends-groep borrelt, eet en slaapt in dat hotel. Onze clubleden, u en ik, zijn welkom om bij die borrel aan te sluiten. Die borrel is gepland van zo rond 1700 uur tot zo rond 1830 uur. Elke deelnemer aan die borrel rekent na afloop individueel af dus ook financieel staat niets aansluiting aan die borrel in de weg. Sterker nog, uw aansluiting lijkt mij heel leuk. Ik ga mee-borrelen; doet u dat ook? Dat zou ik zeer waarderen!

Wat ook in het verschiet ligt: de Technische Meeting bij Centre C6; voor het eerst in jaren houden we die TM niet in november, maar in januari van het volgende jaar. Dat wordt dus januari 2027, ofwel 16 of 23 of 30 januari 2027. Dat we die TM in januari houden, doen we op suggestie van Willem Roest. De uiteindelijke datum bepalen we binnenkort; houd onze website in het oog, stel ik u voor.

Een ander leuk evenement op de horizon is dat we op 17/18 april 2027 een door mede-lid Joost ten Zijthoff voorgesteld evenement in Oost-Brabant/De Peel hebben. Noteer ook die data AUB alvast in de agenda voor 2027.

Tenslotte: mij overkomt steeds vaker dat in het verkeer duimen worden opgestoken bij het zien van mijn C6; merkt u dat ook? Ik lees eraan af dat de publieke waardering voor onze automobiele beauty - terecht- toeneemt, en dat merk ik niet alleen in Nederland. Waarbij komt dat naarmate de groep C6-liefhebbers bloeit, het toekomstperspectief voor onze C6-en qua onderdelenvoorziening en qua andere aspecten alleen maar positiever wordt. Dat juich ik toe. In gesprekken met Johan Oldenhage en met Gert de Jong en Willem Roest merk ik dat ook zij voor onze C6-en een zonnige toekomst zien. Daarbij komt dat de C6-community positiviteit verdient; want de C6-community draait volgens mij om menselijke interactie, en daar schuilt ons gemeenschapsgevoel en dat gemeenschapsgevoel genereert energie. Alles wat daaraan bijdraagt, is toe te juichen.

Tot zover mijn info en bespiegelingen; graag tot ziens op de weg en tijdens onze samenkomsten!

Met vriendelijke groet,
Peter Snoeker
-voorzitter Citroën C6-genootschap-



Activiteitenagenda 2026/2027

activiteit	datum	plaats
Tour de la Meuse 3 (C6 friends) volgeboekt	21 oktober t/m 24 oktober 2026	Pont-à-Lesse-Drimmelen
Ontmoeting met C6 friends bij afsluiting 4 ^{de} Tour de la Meuse	24 oktober rond 17 uur 2026	Hotel Biesbosch Drimmelen
Technische Meeting C6-genootschap	Januari 2027	Gert de Jong Automobielen/Centre C6 Aalsmeer
Voorjaarsstocht C6-genootschap	Weekend 17 en 18 april 2027	Noord-Brabant
Citro-Classica	Weekend 1 en 2 mei 2027	vliegveld Twenthe, bij Enschede
Tour de la Meuse 4 (C6 friends)	5 t/m 9 mei 2027	Drimmelen-Rotterdam
2cv wereldmeeting in Nederland	Dinsdag 27 juli 2027 t/m zondag 1 augustus 2027	Wanroij
Biesbosch-tour	Weekend 18 en 19 september 2027	Biesbosch



Toelichting op activiteiten 2026/2027

Van 21 oktober tot en met 24 oktober 2026 rijden de C6 friends de derde etappe van de **3^{de} etappe Tour de la Meuse**. Rond 12.15 uur arriveert de groep in Heusden waar op eigen gelegenheid wordt geluncht. Het is mogelijk om daar aan te sluiten voor het laatste stukje van de Tour. Deze eindigt in Drimmelen. Wie het leuk vindt, is welkom rond 17 uur bij Hotel de Biesbosch in Drimmelen op 24 oktober bij de afsluiting. Voor de derde etappe is inschrijving niet meer mogelijk.

De jaarlijkse **Technische Meeting** zal zoals gebruikelijk weer plaatsvinden bij GERT DE JONG Automobielen/Centre C6 in Aalsmeer. Het zal plaatsvinden in januari 2027. Precieze datum, tijd en de onderwerpen melden we u later.

In het weekend van 17 en 18 april 2027 houden we de **voorjaarsstocht van het C6-genootschap**. Dus met diner en overnachting. De tocht is uitgezet in Noord-Brabant. Begin volgend jaar ontvangt u hiervoor een nadere uitnodiging met meer details.

Citro-Classica 2027 wordt opnieuw georganiseerd op vliegveld Twenthe, bij Enschede. Datum: 1 en 2 mei 2027. Activiteiten: onderdelenmarkt, autoverkoop, brocante, straattheater, eten en drinken, jeugdcircus, schminken voor kinderen, muziek en camping.

C6 friends maken de vierde en laatste etappe langs de Maas. Deze etappe start in Drimmelen en eindigt in Rotterdam. Het vindt plaats van 5 tot en met 9 mei 2027. Voor inschrijving, programma en kosten verwijzen we u naar [C6 friends 4^{de} etappe Tour de la Meuse](#).

Een vreemde eend in dit activiteitenoverzicht is de [2CV wereldmeeting 2027](#). Van 27 juli tot en met 1 augustus 2027 vindt de 26ste wereldmeeting van 2CV Friends in Nederland plaats. Precies 30 jaar geleden was het ook in Nederland. Dus bijzonder genoeg om het aan te bevelen aan alle Citroën-liefhebbers.

Om verschillende redenen en te vaak uitgesteld: de [Biesbosch-tour](#) gaat nu gereden worden op 18 en 19 september 2027. Ook hierover ontvangt u begin volgend jaar een nadere uitnodiging met meer details.



L'affichage tête haute

Mijn C6 is voor het eerst op kenteken gezet in Frankrijk. Het hoofdstuk "L'affichage tête haute" kent als Nederlandse vertaling "head-up display". In de autowereld worden meer en meer Engelse termen standaard overgenomen. Zelfs door Franse automerken en zeker in het Nederlands, wordt geen poging meer gedaan om het Engels te vertalen. Dat is een ander verhaal.

De C6 is voorzien van een head-up display (HUD). Thijs van der Zanden schrijft in zijn boek over de C6, dat het volgens Citroën de eerste Franse auto was met dit hulpmiddel. Het geeft in ieder geval aan dat de C6, zoals het Citroën betaamt, innovatief was.

Vaak wordt de informatie van de HUD geprojecteerd op een opstaand flapje achter het stuur. Zoniet bij de C6. De informatie wordt op de voorruit getoond. Dat is mogelijk dankzij een folie tussen de twee lagen van de voorruit. Let op bij het vervangen van de ruit dat deze geschikt voor de projectie van de HUD. De projectie zit in het gezichtsveld van de bestuurder. Hierdoor scheelt het volgens Citroën een halve seconde om de informatie te lezen. Stel dat de u 130 km/u rijdt, dan zou u 18 meter niet op de weg gekeken hebben zonder deze HUD¹.

Bediening HUD



Links van het stuur, ongeveer op kniehoogte, zit een bedieningspaneel. Links op dat paneel zitten 2 knoppen waarmee de hoogte ingesteld kan worden. In het midden zit een draaiknop voor de lichtsterkte. Deze knop schakelt ook de HUD aan of uit door hem in te drukken. De helderheid van de HUD wordt ook aangepast dankzij een lichtsensor zoals bij het inrijden van een tunnel of als het donker wordt. Helemaal rechts zit de SELECT-knop. Hiermee kunt u bepalen welke functie

¹ Bron: Thijs van der Zanden - Citroën C6

getoond worden op de voorruit. Door op SELECT te drukken opent u de mogelijkheid om functies in of uit te schakelen. Met de draaiknop in het midden van het paneel selecteert u wat u op uw voorruit getoond wilt hebben. De keus wordt bevestigd door opnieuw op de SELECT-knop te drukken².

De instellingen van de HUD worden op dezelfde wijze opgeslagen als de instelling van de bestuurdersstoel met de knoppen M en 1 of 2 op het deurpaneel.

Informatie HUD

Op de voorruit worden drie soorten informatie getoond: snelheid, navigatie en controlelampjes.

De snelheid wordt aangegeven zoals verwacht in kilometers of miles. De navigatie maakt gebruik van een "roos". De steel zijn acht liggende streepjes die minder worden naarmate u dichterbij bij de aanwijzing komt. Het geeft ook uw rijrichting aan. Daar wordt zichtbaar of u links, rechtdoor of rechtsaf moet. Als de aanwijzingen elkaar snel opvolgen is dat ook zichtbaar (bijvoorbeeld linksaf en dan direct rechts). Dit werkt uiteraard alleen indien u een route heeft gepland via het navigatiesysteem van de C6. Het kan overigens wel aan- en uitgeschakeld worden met de SELECT-knop.



Tot slot wordt u gewaarschuwd als het brandstofniveau laag is, als de ESP niet werkt en als het grootlicht aan is. De belangrijkste waarschuwingen zijn "SERVICE" en "STOP". Bij "SERVICE" moet u het normale informatiescherm bekijken. "STOP" vraagt niet echt om uitleg, hoop ik.

Als u kiest voor het geheel of gedeeltelijk uitschakelen van het dashboard via de DARK-knop op het middenconsole, heeft dat geen invloed op de HUD. Die moet apart uitgeschakeld worden.

Projector

De informatie op uw voorruit wordt zichtbaar dankzij een projector die zich achter het stuur bevindt. Daar zit een gat in het dashboard met spiegels en de projector. Gebruik het gat niet als opbergvak, houdt het schoon en houdt ook voorruit schoon voor een goede weergave.



Mijn tweede auto is ...

Fout, we beginnen eerst bij mijn eerste auto.

Het is al enige tijd geleden, maar ook ik slaagde (in één keer) voor het begeerde roze papiertje. Omdat ik nog op school zat in Hoorn (MTS) en ik die stomme bus, die alleen maar door suffe dorpjes reed, zat was, moest er natuurlijk een auto komen.

² De weergave van de snelheid, ESP en STOP kan niet uitgeschakeld worden.

Een kennis van mij wist dat een andere kennis een Eend te koop had. Een bezichtiging aangevraagd en op een avond daar naartoe. Daar stond ie te ~~roesten~~ shinen. Geel met groen, als een Charleston. Natuurlijk moest er nog even een dorpeltje gerepareerd met een plaatje aluminium, wat popnagels en wat teer. Helemaal prima, niks meer aan doen. Anderhalf jaar mee gereden, toen werd ik van de weg gehaald door oom agent...

Omdat mijn vader, na avonturen in een Kever, Simca en een Peugeot na ruzie met de Peugeotdealer over een inruil, terecht kwam bij een Citroën dealer, is hij altijd het merk trouw gebleven. En ik ging altijd mee. Eerst als jochie, later ook als (spek)koper.

Dus na de Eend kwamen de GS(A)'s, de Visa's, de BX'en en de AX'en. Er stond altijd wel wat moois in de showroom. Het varieerde, aan de hand van mijn banksaldo op dat moment, voor de kaalste of de meest sportieve uitvoering (Visa L of Visa GTi) (AX 10^E of AX Sport) (BX 14^E of BX 19TZi). Er stond altijd wel een stuk blik met de double Chevron op het pad, zowel bij mij, als bij pa.



Bij de dealer hing in de ruimte met de brug een poster van de Citroën SM. Daar stond ik altijd met een bakje onder mijn kin naar te kijken: "als ik die nog eens kan kopen" (onthoud die zin).

Dat had mijn vader dus met de DS. Het was zijn droom. Die moest en zou er een keer komen. In 2000 was het zover. Bij een specialist in de buurt stond een jaren-70 groene ID19b van het bouwjaar 1971. Zo uit de Provence. Een keiharde bodem, kaal, zonder bescherming want in Frankrijk schijnt altijd de zon, althans daar wel. Na wat discussie met moeder, want het was natuurlijk wel een hele uitgave, kon hij worden aangekocht. Uiteraard moest er eerst een ML/Tectyl behandeling gebeuren. Dat deed pa thuis, in zijn eigen garage. Een verwarmingsplaatje met een blik Tectyl. Bussen met lijnolie, compressor gereedschap etc. Alles in en om de garage stonk naar olieproducten en zijn kleding ook. En de auto? Die drupte een jaar later nog... Het hoefde van pa niet

allemaal origineel te blijven. Zo kreeg de auto een metallic Peugeot kleur (gelukkig nog wel Frans), lederen interieur en een jaren 80 radio Cd-speler. Daarvoor moest er natuurlijk wel een antenne door het dak, dus hup de boor erin... Ik kon met afgrijzen kijken wat ik wilde, maar zo moest het.

Het leven ging door en zo komen we bij november 2024. Regelmatig daarvoor bladerde ik door de auto advertenties. Heel vaak bij een C6 dacht ik: "als ik die nog eens kan kopen"

Via Facebook kwam ik op een site waar bij een bekende een C6 werd aangeboden.

Een in 2020 geïmporteerde C6 die zijn leven daarvoor had toebehoord aan een prefect (een soort provinciebestuurder), daarna was aangeschaft door een Nederlander die er nu vanaf wilde. Ik rook mijn kans en legde contact. We kwamen eruit en zo kwam het dat ik in december 2024 mijn eerste meters aflegde in "mijn" Bleu Mauritius C6 3.0 V6 benzine. Met een complete Franse en Nederlandse historie.

Ongelooflijk, wat een auto! Mijn auto, sterker nog, mijn droomauto. Uiteraard wilde ik lid worden van een C6 club. Dé C6 club, het genootschap (van genieten toch?). Dus zo kwam het dat mijn vriendin en ik in maart 2025 de hand stonden te schudden van Peter Snoeker en Jan Nagtegaal bij Groenewoud/van Kesteren (Ronald van Kesteren is ook een fervent C6 rijder trouwens). Richting het einde van 2025 dacht ik: zo'n mooie auto en dan straks die pekel, dat is niet zo'n goed idee.

Zo komen we dus op "Mijn tweede auto is". Ik kwam ergens mijn pekelbakkie tegen. Een Citroën C3 Picasso uit 2009 met ruime levenservaring en Franse deuken en krassen, die toch ergens in Nederland zijn opgelopen denk ik.

Helaas overleed mijn vader in februari 2026. Gelukkig heeft hij een paar keer als prefect op de achterbank kunnen zitten in de C6.



De Snoek, zijn droom, daar kon ik geen afscheid van nemen. En in samenspraak met mijn broer, die geen rijbewijs heeft, besloten om hem in de familie te houden.

Is dat dan mijn derde auto? Of is dat de tweede

en is de Picasso de derde? Het is me om het even. Zolang er LHM/LDS door mijn aderen vloeit, blijven we lekker doorzweven/hobbelen in mijn Citroëns.

Arnold Waardenburg



30 jaar CitroExpert

In 2026 vieren we niet alleen dat de C6 20 jaar geleden in Nederland verkrijgbaar werd. [CitroExpert](#) bestaat maar liefst 30 jaar. Voor wie het tijdschrift niet kent: 4x per jaar verschijnt een rijk geïllustreerd en fraai vormgegeven blad. Het bevat nieuws over de moderne Citroëns, over evenementen en veel (achtergrond) informatie over de oudere Citroëns.

Als ik bij mijn Citroenspecialist Knobbout in de Betuwe kwam voor onderhoud aan mijn auto, kreeg ik koffie in de kantine en daar lag CitroExpert. Dat vond ik prachtig: een blad met alleen Citroënnieuws en -weetjes. Mijn vader, al langer Citroën-liefhebber, nam een abonnement. Als hij het van voor tot achter had gelezen, kreeg ik het. Later kreeg ik van hem een abonnement voor mijn verjaardag en na zijn dood heb ik dat voortgezet.

Graag vestig ik de aandacht op CitroExpert. Voor € 7,50 per nummer of € 32 per jaar krijgt de Citroënliefhebber veel leesplezier. Losse nummers zijn helaas niet meer verkrijgbaar in de kiosken en boekhandels. Met een [abonnement](#) wordt ook het archief digitaal toegankelijk. We wensen CitroExpert nog vele jaren zodat we over het iconische merk met de double chevrons blijven lezen en genieten.

We wensen Wouter Jansen en Fred Jansz nog vele jaren schrijf- en voor ons leesplezier toe.

Jan Nagtegaal



Veerpotverdorie

Rijd ik nota bene terug van de bestuursvergadering van het C6-genootschap, krijg ik de melding dat de vering defect is. Daar had ik geen boordcomputer voor nodig: mijn motorkap leek op de boeg van een schip op een ruwe zee. Ook de melding dat ik niet harder dan 90 km/u mocht was overbodig: harder rijden zou me hoofdletsel bezorgen.



Gelukkig zat het verkeer tussen Apeldoorn en Arnhem op de A50 geheel vast die middag. Alle auto's hadden hun snelheid aangepast aan de snelheid die mijn C6 veilig kon rijden. Opvallend was dat mijn C6 met kop en schouder uitstak boven de andere auto's. Maar nu letterlijk. De C6 bleef in de hoogste stand staan. Ook na mijn ingrijpen met de contactsleutel en spelen met de hoogte instelling bleef dat zo. Vaak helpt dat wel.

Dit probleem is me al vaker overkomen, er is ook al aan gesleuteld. Meestal verdwijnt het net zo onverwachts als het ontstaat. Nu was goed zichtbaar hoe de vering reageert: voor staat de vering in zijn hoogste stand en achter in de normale rijstand. Ik herken dit van BX-en. Hoe is het dit keer wel opgelost? Gewoon, de C6 was het nare gehobbel zat en genas weer in Velp.

Jan Nagtegaal



Franse editie Citroën C6 boek

Naast het Nederlandstalige boek van Thijs van der Zanden over de Citroën C6, er nu ook een Franse versie verkrijgbaar is bij Citrovisie.

Het boek is verkrijgbaar in twee versies: een standaard editie en een gelimiteerde luxe-editie, speciaal bedoeld voor verzamelaars.

Het boek over de C6 kan hier worden besteld:

<https://citrovisie.nl/collections/books/products/c6-fr>

Uiteraard is ook de Nederlandse editie nog gewoon te krijgen.



De andere vering op de C6

Onze C6-en zijn uitgevoerd met het hydroactive 3+-systeem. In Nederland zijn deze meestal voorzien van ANWAR. Het beste en laatste veersysteem van deze soort dat is toegepast door Citroën.

Naast dit vernuftige veersysteem heeft uw C6 nog twee veerparen die ook om aandacht vragen: de gasdempers voor de motorkap en de achterklep.

Op een gegeven moment wordt de druk minder in de gasdempers en moeten zij vervangen worden. Duur is het niet, denk aan ruim 100 euro per setje voor de achterklep en iets minder voor de motorkap. Aan de boven- en onderkant van de demper zit een kogelkom. Deze valt over de kogel die op de kofferklep en carrosserie zit geschroefd. Het wordt vastgezet met een borgveer die bij het demonteren moet worden verwijderd en na montage teruggezet.



U kunt ze zelf monteren, maar het is ook geen ingewikkelde reparatie voor uw garage. In mijn C6 zitten Stabilus-gasdempers. Na de merknaam staat de postcode en plaats van de producent. Daaronder staat het typenummer (6755WD) de zogenaamde uitwerpkraft (0465N = 465 Newton). Vervang beide veren, slijtage is ook voor beide gelijk geweest. De gasdempers van de achterklep zullen eerder versleten

zijn dan van de motorkap.

Verder geldt voor de veren op de motorkap geldt hetzelfde verhaal.

De gasdempers van de achterklep zullen eerder versleten zijn dan van de motorkap.

Jan Nagtegaal

Voor de viering van 20 jaar Citroën C6 in Nederland interviewden we (JN) twee prominente C6-rijders van het eerste uur: de heren Maxime Verhagen (MV) en Camille Oostwegel (CO). De met MS-Teams opgenomen interviews zijn getoond tijdens het weekend "20 jaar C6 in Nederland" op 18 en 19 april 2026. Hieronder volgt een samenvatting. Het gehele interview vindt u op het besloten deel van onze website: <https://www.citroenc6-genootschap.nl/>.



Interview Maxime Verhagen

JN: Voordat de C6 algemeen beschikbaar kwam in Nederland reed u al in een C6. Ook uw collega-ministers de heer Brinkhorst en mevrouw Van der Hoeven reden een C6. Klopt het dat u als eerste in Nederland in de C6 rondreed?

MV: Ja, dat klopt. Ik weet dat Brinkhorst er ook in geïnteresseerd was. Volgens mij heeft hij hem ook voor de officiële release gekregen. Maar ik was de eerste. En ja, daar was ik buitengewoon blij mee, want dat is natuurlijk een ongelooflijk comfortabele en plezierige auto. Kijk, als politicus wat ik toen was, zit je vaak op de achterbank te werken, in een auto. En dan is het wel plezierig:

Maxime Verhagen
was fractievoorzitter van het CDA, minister van Buitenlandse Zaken en later van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Na zijn politieke carrière was onder meer 10 jaar voorzitter van Bouwend Nederland en vervulde commissariaten.

ten eerste als je comfortabel zit, want je moet niet afgeleid worden door gedoe om je heen en twee heb je ook een hele plezierige ruimte achterin. Dus ik was buitengewoon blij toen de C6 uitkwam en althans, dat vernam ik en dat ik inderdaad een van de of de allereerste was in Nederland die de beschikking kreeg over een C6.

JN: Kreeg u in 2005 al een C6 of was dat in 2006?

MV: Er was al een in 2005. Ik was toen fractievoorzitter van het CDA en de fractie had toen nog een eigen auto voor de fractievoorzitter met een chauffeur. We hadden ofwel een Mercedes óf een Opel. Ik weet het niet, maar een van die twee was het, maar in ieder geval, die was buitengewoon hard geveerd en buitengewoon oncomfortabel. Toen ik dus hoorde dat dat er een Citroën C6 uitkwam, ben ik mij daar eens op gaan oriënteren. Want de auto van de fractie was aan vervanging toe. En Ik dacht ja, Citroën luchtvering, dat moet goed zijn. dus daar ben ik wel in geïnteresseerd. Dat is dus mij gelukt om dat al in 2005 te realiseren voor de officiële releasedatum in Nederland. Want het lukte me om hem om hem te pakken te krijgen. Er was toen een grote Citroën garage in Amsterdam. Bij het Olympisch Stadion. Daar stond een exemplaar en zijn we met de importeur gaan praten. En is het dus gelukt om toch al in een heel vroeg stadium die die C6 te krijgen of te kunnen kopen.

JN: Daarna heeft u ook als minister in minister van Buitenlandse Zaken en Economische Zaken in de C6 rondgereden.



MV: Als minister van Buitenlandse Zaken in ieder geval. Ik was die auto gewend. Ik werd minister van Buitenlandse Zaken en daar stond een gepantserde Mercedes, keihard geveerd, voor me klaar en ik moest in een gepantserde auto van de beveiliging. De eerste keer dat ik met die auto naar Brussel was, heb ik geloof drie dagen in bed gelegen van de pijn. Ik heb gezegd de volgende keer naar Brussel, naar de vergaderingen, dan neem ik de trein.

Maar hier ga ik echt niet meer voor lange ritten in zitten. Dat gaan we niet doen.

Nou ja, maar dat moest een gepantserde auto komen. Toen hebben we nog gekeken in Frankrijk. Ik weet nog dat ik daar was en dat de ambassadeur geregeld had dat ik in een gepantserde Renault, volgens mij, waar de president ook in reed, kon rijden. Door die pantsering was dat zo zwaar, dat moest gewoon hard geveerd zijn. Dus dat was het allemaal niet. Ik heb op een gegeven moment gezegd 'neem die C6 maar, dan zit ik maar niet in een gepantserde auto.' Neem de C6 maar over van de fractie, want die kwam beschikbaar. En dus als minister van Buitenlandse Zaken heb ik C6 gereden. Ik heb die ook in het begin nog gehad als minister van Economische Zaken, maar toen zijn wij op een gegeven moment overgegaan op BMW. Ik was ik bezig met de redding van Nedcar en die kregen een contract met BMW en inmiddels had BMW ook een auto met luchtvering. Dus toen was het toch vanuit de optiek om BMW niet voor het hoofd te stoten, was het verstandiger om die overstap te maken.

JN: Dat klinkt als een goed excuus. Heeft u iets met Citroën of is het alleen de C6 geweest?

MV: Ik kende de Citroën; mijn vader had een DS, een snoek. Prachtige auto. Dat was eigenlijk ook een van de weinige auto's waar je achterin ook enorm veel ruimte had, waar je met je lange benen gewoon goed terecht kon. Gewoon een ongelooflijk mooi model. Wat die C6 natuurlijk ook was. Als je kijkt naar comfort en naar uitstraling, naar het model dan vind ik het een hele mooie wagen. Vond het een hele mooie wagen. Ik heb zelf, buiten de C6 geen Citroën gehad. Mijn eerste autootje was een Renault 4 destijds. Aangezien de APK nog niet gold, kon je ongeveer het asfalt van de weg onder je zien, vanwege de roest die daar altijd een doel zoekt. Zowel de Renault 4 als de Eend waren natuurlijk wel hele makkelijke wagens om zelf aan te knutselen en je kon er echt alles aan vervangen en je ging naar de sloop, haalde de onderdelen.

Ik ben wel een keer met een geleende Eend naar Frankrijk gereden en dat was dan wel iets prettiger dat je een open dak had en je je arm uit het raampje kon steken door het opklappen. Dat was altijd wel mooi ja.

JN: Als politicus komt u graag in het nieuws. Een keertje kwam u in het nieuws (dat was volgens mij een van die wat ranzige websites: Dumpert of GeenStijl of zoiets) waar bekend werd gemaakt dat u te hard gereden had, althans uw chauffeur. U nam daar uiteraard de verantwoordelijkheid voor; hij rijdt in opdracht. U voegde daar volgens mij iets aan toe, maar ik weet niet of dat waar is, dus dat wilde ik even checken. Weet u dat nog?

MV: Ehm ja. Nou ik eh, ik zal er ongetwijfeld zoiets aan toegevoegd hebben als: 'Ik kan me voorstellen dat je met een C6 het gaspedaal nogal eens intrapt, omdat je ook nauwelijks in de gaten hebt.' Hoe komt dat, dat je zo snel rijdt? Omdat het gewoon allemaal vanzelf rijdt en het zo comfortabel is dat je geen idee hebt dat je de snelheid overschrijdt.

Een chauffeur die rijdt in principe niet te hard, die houdt zich altijd aan de regels.

De enige keren dat hij dat natuurlijk overtreedt is omdat de minister ergens getreuzeld heeft, daardoor te laat op zijn volgende afspraak komt en dan moet

hij dat inhalen. Ik blijf nog wel eens ergens hangen. Het was ook in dat geval dat ik te lang bij een eerste afspraak was blijven doorpraten. Daardoor dreigden we het te laat te komen. Ik vind zeker bij wegafzettingen moet je ongelooflijk opletten.

Voor mijn werk als voorzitter van Bouwend Nederland, wat ik na mijn ministerschap werd, heb ik weleens van die pionnen afgezet vanuit zo'n vrachtautootje bij een wegafzetting. Dat is een rijdende wegafzetting en daar mag je dus 70 rijden. Je moet uit dat wagentje hangen om die pionnen op de grond te zetten. Ze rijden de vouwen zo uit je broek, ze komen rakelings langs je.

Zelfs als je een Citroën C6 rijdt: hou je in ieder geval bij wegafzettingen en bij wegwerkzaamheden absoluut aan de snelheid. Want dat is levensgevaarlijk.

JN: Iets wat ik ook wel leuk vond, ik zag een artikeltje uit de Leeuwarden Courant. Daar raakte u in gesprek met twee mensen die stonden te kijken. Dan ging u heel ontspannen praten over uw C6. Waarschijnlijk had u de uitvoering met packlounge ?

MV: Ja, dat denk ik wel.

JN: Een van de dingen die me op viel in dat artikel was dat u vrolijk in een sigaartje stond te roken. Ik weet niet of dat nog steeds het geval is, maar toen was dat zeer gebruikelijk. De C6 is de auto met de meeste asbakken volgens mij. Is dat u ook opgevallen?

MV: Ja, maar ik heb toch eigenlijk geprobeerd om in de auto zo min mogelijk te roken: Want dan kun je wel je raampje open doen enzovoorts. Maar je zit natuurlijk toch altijd op die achterbank en dus is er een chauffeur. Dus die moet het sowieso al niet erg vinden. Ik ben overigens wel gestopt met roken toen ik de politiek verliet. Dat is inmiddels ook alweer zo'n 14 jaar dat ik niet meer rook. En daar voel ik me toch een stuk prettiger bij.

JN: Dat is goed om te horen. Ik wil u bedanken voor dit interview. We gaan het uitzenden op onze viering 20 jaar C6 in Nederland.

MV: Buitengewoon veel plezier bij deze viering. Ik kan me voorstellen dat het een feestje waard is. Want de C6 was en is een prachtige auto.



JN: U bent vooral bekend als grondlegger van een onderneming met verschillende prachtige hotels en restaurants in Zuid-Limburg. Bij het C6-genootschap ook als C6-rijder van het eerste uur en als gastheer van het eerste C6-lustrum in 2010. Het C6-genootschap had een route uitgezet die startte bij de iconische Citroën-garage aan het stadionplein in Amsterdam. In Brabant hebben we geluncht op een kasteel Heeswijk om vervolgens door te rijden naar Chateau St. Gerlach. Daar heeft het Genootschap een rondleiding van u gekregen, hebben we zeer exclusief gedineerd. Na een overnachting is iedereen de volgende dag weer voldaan huiswaarts gereden.

JN: Vanwaar uw betrokkenheid bij Citroën? Wat heeft u met Citroën?

CO: Mijn allereerste auto was een 2cv. Die heb ik gekocht in 1971, toen ik nog student was op de Hogere Hotelschool in Maastricht. Die had ik nodig om partijtjes te verzorgen. En zo en dan op stap te gaan natuurlijk ook.

Ik had een advertentie gevonden in de krant. Dat was een 2cv uit 1956 voor 750 gulden (wat toch een behoorlijk bedrag was in die tijd) en dus Ik ben ernaar gaan kijken.

De 2cv was helemaal geel. Echt als een eend. Op de achterklep was een grote plastic eend geplakt op de en achteraan waren gordijntjes. Kon je dicht doen, dat is een hele ludieke auto en je krijgt er een *manivelle* bij, zodat je hem ook met de hand kon aandraaien. Die heb ik toen gekocht, daar heb ik verder in de hotel schooltijd mee gereden. Ik ben daar op stage mee gegaan naar Frankrijk, naar de Champagnestreek. In Épernay vonden ze het wel heel grappig dat een Hollandse student in een 2cv reed en ook nog met een eend achterop.

In datzelfde jaar hadden wij het honderdjarig jubileum van de Brand's bierbrouwerijen verzorgd met de studenten: een heel groot feest en die hadden ook een hele grote plastic sticker gemaakt: "100 jaar Brand" dus die had ik naast die eend geplakt. Het zag er wel heel, heel ludiek uit.

Camille Oostwegel

*is geboren in
Houthem-Sint
Gelach en volgde
in de jaren
zeventig de
Hogere
Hotelschool in
Maastricht,
bouwde
praktische kennis
op in Frankrijk bij
diverse hotels.
Terug in Limburg
bouwde hij een
prachtig
horecabedrijf op
met onder meer
Chateau Sint
Gelach, Chateau
Neercanne en het
Kruisheren Hotel
in Maastricht. De
heer Oostwegel
was van 2003 tot
en 2020 ook
Honorair Consul
van Frankrijk.*

Ik ben nog daarna, toen ik afstudeerde had ik mijn eerste baan in Lyon, ben ik via Parijs (daar woonden vrienden) naar Lyon gereden. In Parijs al kreeg ik pech met die 2cv en moest ik naar de dorpsmid, dus ik kwam pas een dag later aan in Lyon.

Ik moest ik een keer naar het hoofdkantoor in Parijs van Novotel en stond ik opeens stil op de Champs Élysées tussen dat autoverkeer. Daar kun je wel iets bij voorstellen. Maar ja, in Frankrijk begrepen ze dat wel. Dus ja, die auto's gingen er omheen en heeft met iemand geholpen om aan de kant te schuiven. Ik ben gaan kijken in een van die zijstraten van de Champs Élysées. Daar was een garage. Die garagist is gekomen en heeft de 2cv een beetje opgelapt en ben ik daar weer mee verder naar huis gereden. En toen zei mijn vader: wordt het toch wel tijd dat je een andere auto koopt?



Dat was mijn eerste auto: een 2cv en ja, die liefde voor de 2cv dat geluid, die hele sfeer dat verlaat je natuurlijk nooit, hè? Die vrijheid en dat gevoel van student in Frankrijk.

JN: later kocht u een Citroën C6

CO: Ik werd Franse consul in 2002 en kwam de Franse ambassadeur op bezoek in

Maastricht. Mevrouw Gazeau-Secret was een vrouwelijke ambassadeur. Ik zeg: "ik rijd u wel voor dat de stad en zij reed mij, natuurlijk: die Franse ambassadeurs reden in Peugeots toen, en reed achter mij aan. En ja, ik reed in een hele mooie BMW 7 en toen ze Maastricht verliet, zei ze "monsieur de consul vous proncez une voiture Française, peut etre?". Dat was een mooie hint, hè? Een Franse consul die een Duitse auto rijdt? Dat gaat niet hè?

Ik heb gekeken, en dacht ik, ja, Citroën had toen geen limousines en heb ik een heel mooi nieuw model van Peugeot gekocht. Zo heb ik twee Peugeots gereden en toen kwam, want altijd als ik op de ambassade was bij de ambassadeur: "zeg wanneer komt nu weer eens zo'n hele mooie Citroen aan, zoals vroeger zoals de DS en zo toen zei die, er komt een C6, het wordt iets heel spectaculaires. Ik ben meteen gaan kijken en heb ik de C6 meteen besteld.

Ik had nummer twee en na Maxime Verhagen had ik de tweede C6 geloof ik of de derde of zo iets. Een van de allereerste.

JN: in 2005 of was het 2006?

CO: zal ergens een van die jaren geweest zijn, dat weet ik niet meer precies. Zou best 2005 geweest zijn, want toen is het Kruisherhotel geopend. Zou best toen geweest zijn. Ja en toen via de deal met de importeur natuurlijk. Die vond dat fantastisch dat ik als Franse consul daarin ging rijden en zelfs de ambassadeur reed nog in een oude Peugeot, dus Ik had de allernieuwste auto. Ja, ik had een geweldige auto hè? De vering met alles, dat hoef ik je niet te

vertellen. Daar heb ik met heel veel plezier in gereden, tot op een gegeven moment.

Mijn vrouw en ik zijn aangereden mijn auto was totaal loss. Dat kon helemaal niet meer, dat was een ramp eigenlijk. Er was niet direct een C6 beschikbaar. Toen heb ik een DS gekocht. Dat was een nieuw model; hybride, diesel en elektrisch. Zo heb ik een hele tijd in die DS gereden.

JN: Wat zijn uw herinneringen aan het eerste lustrum van de Citroën C6?

CO: Ja, Ik heb u, het hele gezelschap toen zelf ontvangen. Het was geloof ik ook heel mooi weer. Ik heb daar een toespraak gehouden en een rondleiding over het landgoed gegeven. Daarna hebben we gezamenlijk dat diner gehouden op St Gerlach.

Ja, Dat is zo'n beetje wat mij ervan bij staat.

En al C6-en stonden natuurlijk op het landgoed heel mooi opgesteld voor het kasteel. Ja, prachtig gezicht was dat, hè? Daar zijn foto's van. Oh, die die hebben jullie nog ja.



JN: U heeft een aanbieding gehad dat de gasten van het Chateau St. Gerlach gebruik mochten maken van een C6.

CO: Dat was een initiatief van de importeur. Die wilde natuurlijk de auto ook promoten voor onze clientèle. De TEFAF is een wereldevenement. Daar werden altijd BMW 's ingezet door de dealer of Phaetons van Volkswagen en zo, want ja, het is een hele kapitaalkrachtige clientèle. Eigenlijk het hele jaar komt hij (JN: de importeur) bij ons, dus dat vond ik wel heel leuk idee. Dus daar konden de gasten proefritten mee maken in de C6, mooie ritjes maken naar Zuid Limburg of

naar chateau Neercanne of naar het Kruisherrenhotel. Ik weet niet of daar kopers door gekomen zijn. Dat kan me niet meer herinneren. Maar de gasten vonden het wel een hele leuke service.

JN: Ja, ook een hele aparte marketingstunt van zeker, ik zal het vragen aan de mensen die naar dit filmpje kijken.

Ik wil u bedanken voor het interview.

CO: Heel graag gedaan. En de hele nieuwe, die grote nieuwe DS hè? Dat is ook wel een hele mooie auto. Geloof ik hè?

JN: Ja, Wij zijn verstokte rijders van auto's met een hydropneumatische vering. Dat is helaas niet meer het geval bij de nieuwe Citroëns en DS-automobilen. Er zijn een hoop mensen die overstappen en toch met een DS op pad gaan.

CO: Ja nou dan wens ik u een hele mooie bijeenkomst en ik groet alle enthousiaste C6-rijders en dat ze nog lang en veel plezier mogen hebben van *de cette très belle voiture et au revoir*.

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 700 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 wordt geen contributie 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

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
contact@citroenc6-genootschap.nl